car

ŞUBAT
2018
SAYI 116
10 ₺



ÖZEL TEST

YENİ M5 ve AMG E63

SÜPER SEDAN SAVAŞI DÖRT ÇEKERE TAŞINDI

2018 POSTERLİ TAKVİM
PEUGEOT'NUN HEDİYESİDİR



CAR ÖZEL

HONDA MÜZESİ
Soichiro'nun ruhu

DEV TEST

BMW X3 ve rakipleri
BMW'nin 4x4'ü Mercedes GLC ve Audi Q5 karşısında neler yapacak?



MH MEDIA
ISSN 1303-8230
SAYI: 2018/2 Fiyatı:10₺ KKTC:12₺

LAFERRARI APERTA

Car dergisi olarak onu ilk kez kullanıp 70. yılını kutladık...

AYRICA



İLK SÜRÜŞ
Audi RS4 Avant
444 HP güç ve
600 Nm tork

PICK-UP REHBERİ
Türkiye'de satılan
Pick-Up'lar ve
tüm özellikleri

HALEF / SELEF
Renault 5
Turbo 2 ile Clio V6
Dede - Torun rekabeti

ÖTV VE ASBİS'İ ÖDEMENİN EN KOLAY —YOLU— TEB'DEN GEÇİYOR!

ÖDEMENİZİ SMS İLE YAPIN, ZAMANINIZ SİZE KALSIN.

ÖTV + **TAHAKKUK NO** + **VERGİ DAİRESİ KODU** YAZ **9077'YE** GÖNDER

ASBİS + **TAHAKKUK NO** + **VERGİ DAİRESİ KODU** + **TCKN/VKN** YAZ **9247'YE** GÖNDER

EDİTÖRDEN.

Sol Şerit



Yol isteme canımı iste!

Uzun yıllardır bilumum birçok değişik araç kullanırım; gerek İstanbul yollarında, gerek Türkiye'nin birçok yöresinde, gerekse de dünyanın birçok ülkesinde...
Kimi zaman sabahın erken saatlerinde, kimi zamanda akşam mesai bitimi saatlerinde...
Otomobil kullanmayı çok severim. Trafikte araç kullanırken adeta beynimi boşaltırım. Araç kullanmak benim için terapi gibidir.
Ancak İstanbul gibi metropollerde, kalabalık şehirlerde otomobil kullanmak sanki bir işkence... Bir saniye stres olmadan yol alamıyorsunuz.
Tıpkı çocukluğumuzda lunaparklarda bindiğimiz çarpışan arabalardaki gibi...
Bir adrenalin, bir heyecan, bir korku, farklı bir zevkti çarpışan arabalara binmek.
Sağdan soldan, önden arkadan çarparlardı acımasızca. Adrenalin, heyecan ve zevk uğruna belki de biraz mazoşistçe bir eğlenceydi erkek çocukları için...
İşte İstanbul gibi büyük metropol trafiğinde araç kullanmak tıpkı bu heyecana benziyor; çok stresli ve dikkat gerektiriyor.
Bu şehirlerde araç kullanmak adeta lunaparktaki çarpışan araçları kullanmak gibi...
Kimin nereden, nasıl geleceği belli olmuyor.
Hele de 3 şeridi de bomboş olan yolda, inatla sol şeritten gidenden yol istemek sıkıntılı ve stresli. Adamdan yol değil, sanki canını istiyorsun gibi bir tepki gösteriyor kimisi yol isteyince. Ya frene basıp, el, kol hareketi yapıyor ya da gaza basıp hızlanmaya çalışıyor. Amaç sana yol vermemek.
Esasen, sizden daha hızlı bir araç size yaklaştığında, aynaya bakarak kontrollü bir şekilde sağ şeride geçmeniz lazım.
Ancak burası Türkiye... Trafikte 'yol isteme, canımı iste' konseptiyle birçoğu araç kullanıyor.
Hoşgörü de hak getire...
Trafikte hoşgörü, akla bile gelmeyen hoş bir kelime sadece, onlar için...
Hoşgörüsüz bir toplum olduk artık. Ne trafikte, ne kaldırımda, ne sokakta önyargılı ve kaba bir tavırla yaşıyoruz büyük bir kısmımız.
Hoşgörü, empati onlara çok uzak...
O sebeple, Türkiye'de trafikte yol istenmez, yol alınır...

Şubat'ta size sevgi, hoşgörü ve huzur dolu stressiz bir ay dilerim.

Mart'ta görüşmek üzere, şimdilik hoşça kalın...



MAHMUT HAYIRLIOĞLU

 mahmuthayirlioglu

 @mahmuthayirli

 @cardergisi

car

BU ÜLKELERDE BULABİLİRSİNİZ

 BRAZIL
 CHINA
 INDIA
 ITALY
 KOREA
 MALAYSIA
 SOUTH AFRICA
 SPAIN
 THAILAND
 TURKEY

car

ŞUBAT 2018



68 Yeni otomobiller, en hızlı büyüyen ve en çok rekabetin yaşandığı segmentte mücadele ediyorlar. BMW'nin X3 modeli ise, Audi ve Mercedes'in lüks orta sınıf temsilcileriyle karşı karşıya geliyor.

6 Sektörel

24 İlk sürüş

29 Köşe yazarı

32



Ferrari'nin 70. yılını kutlamak adına yaptığı LaFerrari Aperta, tek bir amacı olan üstü açık bir hiper otomobil: Otomotiv konusunda zevkleri, Enzo'nun ekibinden daha iyi kimsenin yansıtamayacağını tüm dünyaya hatırlatmak.

Konular





Cenap Şehabettin Sk. No:47/1 Koşuyolu - İstanbul / Türkiye
Tel: +90 216 325 39 19 pbx
Faks: +90 216 325 37 47

İMTİYAZ SAHİBİ
MH Medya Reklamcılık Ltd. Şti. adına
Melisa Hayırlıoğlu
melisa@medyalink.com.tr

GENEL MÜDÜR
Elif Eren Övdür
elif@medyalink.com.tr

GENEL YAYIN YÖNETMENİ
Mahmut Hayırlıoğlu
mahmut@medyalink.com.tr

YAYIN DANIŞMANI
Cem Kıvırcık
cem@medyalink.com.tr

YAZI İŞLERİ MÜDÜRÜ
Ahmet Said Özen
ahmet@medyalink.com.tr

HABER MÜDÜRÜ (SORUMLU)
Yasemin Neslihan Kirpikli
neslihan@medyalink.com.tr

GÖRSEL YÖNETMEN
Serkan Korkmaz
serkan@medyalink.com.tr

YAZI İŞLERİ
Hazal Hayırlıoğlu, Suat Çalış

KATKIDA BULUNANLAR
Fatih Yurdatapan, Oğuz Özden, Yasin İnce, Tolgahan Karakaya, Berent Yaşar Göksu

REKLAM
Genel Müdür **Elif Eren Övdür**
elif@medyalink.com.tr
Reklam Direktörü **Sinem Doğru**
sinem@medyalink.com.tr
Reklam Yönetmeni **Bahar Aslan**
bahar@medyalink.com.tr
Rezervasyon
Filiz Mutlu
filiz@medyalink.com.tr

Tel: +90 216 325 39 19
Faks: +90 216 325 37 47

Basıldığı Yer: **Ege Basım**
Esatpasa Mahallesi, Ziya Paşa Caddesi, 34704 Ataşehir/İstanbul
T: +90 216 470 44 70
F: +90 216 472 84 05

Baskı Tarihi: 27 Ocak 2018
Yayın Türü: Yerel, süreli, aylık
Dili: Türkçe
Konusu: Otomobil
Dağıtım: Turkuvaz Dağıtım A.Ş.



DÜNYADA CAR
İngiltere, Brezilya, Çin, Güney Afrika, Hindistan, İtalya, İspanya, Ortadoğu, Romanya, Rusya, Tayland, Ukrayna, Yeni Zelanda, Yunanistan

SEKTÖREL.

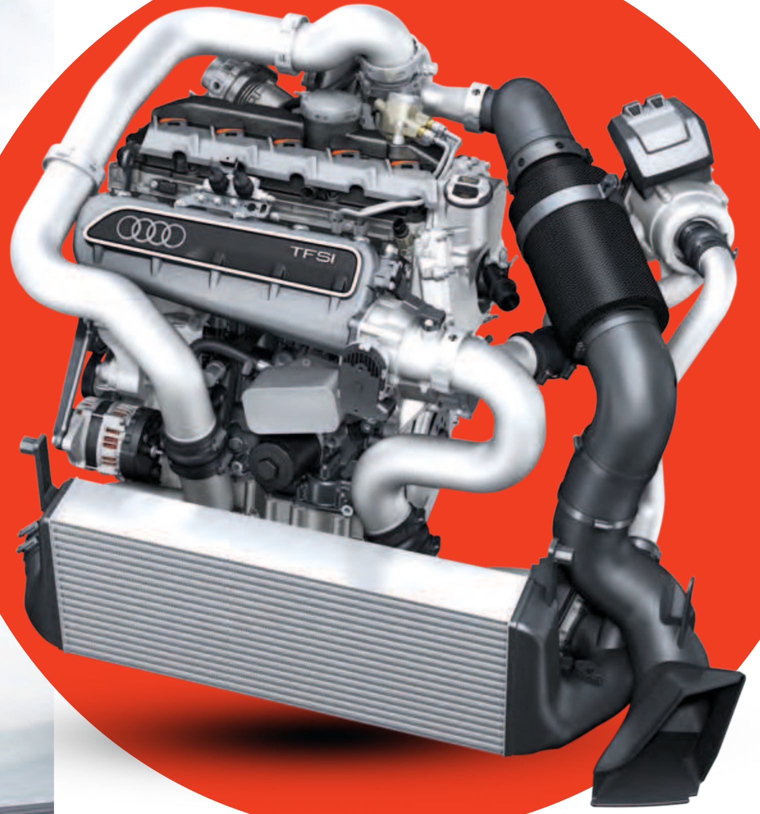


Audi RS: Gelecek

Super-TT'nin beş silindirli motoru, yeni jenerasyon RS'e güç verecek

500 HP'lik beş silindirli ve elektrikli turbo beslemeli ünite! 650 HP'lik V8! Tamamen elektrikli modeller! Audi Sport'un gelecek üç yılı burada

BEŞ SİLİNDİR HEYECANI
TT Clubsport konsepti, elektrikli turbo besleme ve 500 HP ile yeni beş silindirli motorun ipuçlarını veriyor. Baz versiyonu 420 HP üretiyor ve üst versiyon 500 HP'ye ulaşacak.



CLUBSPORT İZLERİ
Audi, TT Clubsport konseptiyle elektrikli turbo ve 600 HP gücünü sergiledi. Bu vahşi roket 2015 Wörthersee festivalinde, daha geniş çamurlukları ve devasa arka kanadıyla kendini yeniden göstermişti.

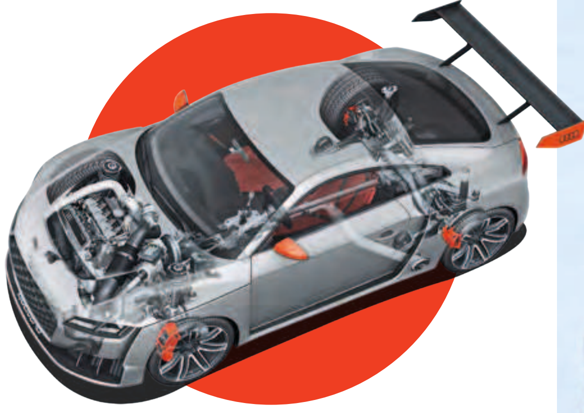
YÜKSEK PERFORMANSLI RS modellerinin ve ortadan motorlu V8 müşteri yarış otomobillerinin evi sayılan Audi Sport yeni bir yönetimle yola devam ediyor. Daha önce Audi Çin'de satıştan sorumlu patron olan Michael-Julius Renz, yeni yıldan itibaren sportif bölümün başına geçti. Güçlü büyüme rakamlarıyla öne çıkan bir bölüme geçti ama bu departman aynı zamanda geleceğe odaklanan benzinli motorları, elektrikli RS'leri ve kapsamlı yenileme geçiren model gamıyla da dikkat çekiyor.

Renz, karizmatik beş silindirli motor haberleriyle bizleri sevindiriyor. Bilindiği gibi bu ünitenin geçmişi 1980'lerde ilk Quattro'yo dayanıyor. Orijinal motor, 2.1 litreydi, 10 supapla besleniyordu ve 200 HP üretiyordu. Son ünite ise, bu yıl kullanılacak ve bu gücün iki katından daha fazlasına sahip olacak. Kod adı EA855 olan motor, tamamen alüminyum yatık beş silindirli, 2.5 litre ve 20 supaplı olacak. Asıl haber ise elektrikli kompresörler. 48 volt elektrikli sistemli e-kompresör, düşük devirlerde gecikmeyi engelleyecek ve standart turbolardakinden daha verimli çalışmasını sağlayacak.

RS3 ve TT RS için beş silindirli motor

Beş silindirli motor baz formunda 420 HP civarında güç üretecek. Faz 2 ise, 7500 d/dak'a çıkabilecek ve 440 HP gücü olacak. Audi'nin mühendisleri RS Plus versiyonu da düşünüyor ve bu da 500 HP bandına ulaşacak. Her ne kadar 600 HP'lik TT Clubsport konsepti (solda) gösterilse de, böylesi yüksek güçler dayanıklılık ve emisyon sebebiyle bazı sınırlandırmalarla karşılaşabilir. Giderek sıkılaşan emisyon yönetmelikleri, yeni benzinli motorlar için de partikül filtresi gerektiriyor ve bu 30 HP kadar bir güç azalmasına sebep olabilir.

Beş silindirli motor, bu yıl ikinci jenerasyon RS Q3 ile kendisini ilk kez gösterecek. Ardından 2019'da yeni RS3 Sportback'e güç verecek. Onu Q3 şasisi üzerine yapılacak coupe-SUV gövdesiyle RS Q4 izleyecek. 2021'de ise yeni TT'nin RS versiyonunda kullanılacak.





Oval egzoz çıkışları ve 600 HP'lik V8. İşte yeni RS7...

V8 var ama hibrit değil

Yeni A7 Sportback bu yol showroomlara gelecek ve A6 sedan ile Avant versiyonları da tanıtılacak. RS Quattro versiyonlarını da göreceğiz: RS7'yi kış testlerinde yakalamıştık (sağda). Geniş çamurlukları, geniş iz açıklığını işaret ederken ona özgü olan oval egzoz çıkışları da görüldü.

Gücünü, Porsche ve Audi'nin kullandığı biturbo 40 litre V8'in yenilenmiş versiyonundan alacak. Bugünün RS6'sı 552 ve 596 HP versiyonlarına sahip. Standart RS6 Avant ve RS7 Sportback 600 HP üretecek. Ayrıca V8'in daha performanslı 630 HP'lik versiyonunun da yapılacağı konuşuluyor. Bununla birlikte Q8 lüks SUV bu yılki bir diğer yenilik olacak. Kafanız henüz karışmadıysa, bunu da okuyun. Yedi koltuklu Q9 lüks SUV-coupe, RS versiyonuyla 650 HP üretecek. Bu motor Lamborghini Urus'un 4.0 litre V8'i ile aynı olacak.

Yine de şarj edilebilir hibrit RS'ler için heyecanlanmayın. Porsche aynı V8 motor üzerine 135 HP'lik elektrikli motor ekleyerek, Panamera Turbo S-E hybrid'i yapmış olsa da, Audi Sport yüksek performanslı V8 PHEV'ler üzerine çalışmaya başlamadı. Hibrit, 2.9 litre çift turbo V6'nın gelecek versiyonu için de gündemde değil.

Porsche'nin katkısıyla tamamen elektrikli RS

Performanslı hibrit güç ünitesi kullanmak önceki patron Stephan Winkelmann tarafından bir tartışma konusuydu. Geçen yaz CAR dergisine şunları söylemişti: "İki yol görüyorum. Biri yarım adım olan hibritleşme, diğeri tam adım olan elektrikli araçlar. Her iki yoldan da gidip gidemeyeceğimizi düşünüyoruz ama aynı zamanda bugünkü motorları mümkün olduğunca koruma üzerinde de duruyoruz. Birçok müşterimiz bu yarım adımı atmadan motorları mümkün olduğunca tutmamız ve ardından direkt tamamen elektrikli motorlara geçmemiz gerektiği geri bildirimini yapıyor."

Sonuç olarak Audi Sport, tamamen elektrikli RS versiyonları üzerinde duruyor. Tartışmalara karşın R8 e-tron değil, tamamen elektrikli ortadan motorlu bir süper otomobil gündemde. Yine de 2020'nin ardından R8'in yerine başka bir model gelmeyecek gibi. Bu, Lamborghini'nin, Huracan'ın yerine alüminyum değil de karbon fiber mono-gövde tercih edeceği bir model getirmesiyle yakın zamanlamaya sahip.

Değişen zaman, farklı bir tür modellerin gelmesini gerektiriyor. Bu noktada Porsche'nin katkısı var. Dört kapılı Mission E coupe, Audi'ye adapte edilecek ve 2019'un sonunda kendi tamamen elektrikli coupe modellerini yapacaklar. Bunu beş koltuklu, beş kapılı Audi Quattro reenkarnasyonu olarak düşünebilirsiniz. 400 veya 530 HP motorları, Audi'ye has kabini olacak. 660 HP'lik versiyonda gündemde.

Audi ve Porsche birlikte tamamen elektrikli üç versiyon

Audi, günümüzün motorlarını mümkün olduğunca kullanmak istiyor

geliştiriyor. Aldığımız bilgilere göre yenilikçi şaside, E5'in (A5 boyutlarında bir başka baş kapılı coupe) E7'nin (dört kapılı coupe, A7 boyutlarında) ve EQ5/6/7/8/9'un (tüm crossover-SUV'lar) S ve RS versiyonları olacak. Her RS versiyonunda güç, yüksek performanslı bataryalar ve daha kuvvetli elektrik motorlarıyla desteklenecek.

Peki tamamen elektrikli bir spor otomobile ne dersiniz? SAZ platformu üzerine yapılacak bir model Porsche'de yapılıyor. SAZ platformu, söylenene göre tamamen elektrikli, hibrit ve içten yanmalı olarak kullanılabiliyor.

Bu çalışmayla birlikte, hem TT hem de 718 Boxster/Cayman için kompakt iki kapılı tamamen elektrikli bir araç gelebilir. Peki, bugünün ortadan motorlu Audi ve Porsche'leri ne olacak? Kaynaklar TT için devrimci bir hareketin geldiğini gösteriyor: Arka aksın hemen önünde yer alan güç ünitesi, yol tutuşu optimize ediyor. Ama proje zamanlaması henüz netleşmedi.

Yine de geleneksel otomobil tutkunları, 2025/26'da sessiz spor otomobiller gelmeden evvel bilindik modellerin yeniden tasarlanmış hallerinin gelmesini istiyor.

Porsche'nin güzel Mission E modeli, Audi Sport'u etkiledi. 2019'da 660 HP'lik E GT gelecek





YENİ AUDİ'LER

NE, NE ZAMAN GELİYOR?



2018
- RS Q3, yeni 420 HP beş silindirden güç alacak
- 600 HP'lik RS7 4.0 litre V8 kullanacak

2019
- RS3 Sportback üçüncü kez geliyor
- Büyük adam: Yeni RS6 Avant
- Elektrikli GT Coupe, RS versiyonuyla öne çıkacak

2020
- Audi SUV boşluklarını dolduracak: Q4 coupe'de RS versiyonu olacak. RS Q8 (üstte) lüks SUV modeli 650 HP üretecek ve yedi koltuklu olacak

2021
- Dördüncü jenerasyon TT planlanıyor. 500 HP'lik RS süper coupe'yi meydana getirebilir

BMW i modelleri atağa kalkıyor

Alman marka, iX1'den iX9'a kadar tüm patentleri aldı. CAR dergisi de bunların içerisinde neler olacağını ortaya çıkarıyor





iX3 2020'de geliyor

İ ürün gamının ilk yeni modeli en heyecanlı olanı değil. Yeni X3'ün (üstte) elektrikli versiyonu olacak ve ön bölüm i Vision Dynamics konseptinden ilham alacak. Egzozu da olmayacak. Dört çeker sürüş yerine öne yerleştirilmiş 300 HP elektrikli motor arkaya güç verecek. 70 kWh lityum iyon bataryanın 260 km menzili olması bekleniyor ve global olarak satışa sunulacak

iNext 2021

Şu anda iNext kod adına sahip 2021'deki yüzde 100 elektrikli modeli, BMW'nin otonom öncülüğünü yapacak. Tamam, direksiyon ve pedallara sahip ama 30 sensörü, hızlı veri transferi özellikleriyle 2025'te, sonra eller serbest kullanıma izin verecek. İddiaya göre iNext, i-Pace'in tıpatıp benzeri olacak. Acaba üretim versiyonu iX6 ismini mi alacak?

i4 2021

BMW'nin Frankfurt konseptinin (en üstte) üretim versiyonu olan i4, yeniden tasarlanmış 4-serisi Gran Coupe bazlı, arkadan itişli CLAR WE mimarisini kullanıyor. İki motoru (önde 130 HP, arkada 210 HP), dört çeker sürüşlü, tork vektörlü ve hatta arka tekerlekten yönlendirme ve yarı aktif süspansiyon teknolojili olması bekleniyor. Üç elektrikli performans aşamasından söz ediliyor: Standart, spor ve süper spor.



X3 ürün gamı 2020'de elektrikli versiyona kavuşacak. i Vision Dynamics (üstte), i4'e dönüşecek ve bu yüz, tüm i modellerini etkileyecek





Yeni i3, BMW'nin elektrikli otomobilleri eğlenceli yapma bilgisini gösterecek. Bugünkü i3'ün yerine gelecek model ise iX1 ismini alacak

i3 2022

Bu i3, günümüzde satılan şehir içi araçla aynı isme sahip olsa da onun yerini alacak model değil. Gelecek jenerasyon 3-serisi üzerine yapılan Tesla Model 3 rakibi olacak. BMW Grubu şasisi içten yanmalı motor, hibrit ve elektrikli güç ünitesi alacak şekilde yeniden yapıldı. Bu i3'te CLAR WE mimarisi olacak. Elektrikli modeller için batarya koltukların altında ve yakıt deposunun olduğu alanda yer alacak.



iX1 2022-2023

Gelecek jenerasyon i3 bir sedan olursa, şu an bildiğimiz i3 ise iX1 ismini alacak. Beş kapılı crossover bugünün göz alıcı tasarımını yansıtacak, ama maliyetli karbonfiber gövde/alüminyum dişliler çeliğe yol açacak. Gelecek 1-serisi de önden çekişli FAAR WE mimarisini kullanacak. Giriş seviyesi iX1e ve iX1 olmak üzere iki model bekleniyor.

Elektrikli X1 2022

Gelecek X1'in elektrikli ve uzatılmış versiyonu Çin pazarı için özel olarak yapılabilir çünkü oradaki hükümet içten yanmalı motoru hızlı biçimde dışarıda bırakmak istiyor. Buna iX1 denmesi mantıklı görünse de, i3'ün yerini alacak model bu isme sahip olacak gibi görünüyor.

i5 2023

i5 gerçek bir crossover; coupe, station ve sedanı birleştirerek X3 ile X5 boyutlarında oluyor. Tavan çizgisi i4'e göre 150 mm daha yüksek. Böylece yolcular ve bataryalar için alan açılıyor. Batarya paketi kapasitesinin 60-130 kWh arasında olması bekleniyor.

iX5 2024

Bu, i5'in dört çeker versiyonu değil, 2024'te çıkacak X5'in temiz versiyonu olacak. Yüksek tavanlı SUV, iki veya üç elektrikli motoru kullanacak; ayrıca farklı batarya seçenekleri sunulacak.

iX5 uzun şasi 2023

Bir başka Çin'e özel proje. Uzun şasili i5, üç koltuk sırasına sahip olacak. Bu, dünyanın en büyük otomobil pazarında popüler bir opsiyon. Elektrikli model Kuzey Amerika'ya da gönderilebilir.

i7 2022-2023

Bugünün 7-serisi 48 volt elektrikli sisteme sahip değil, bu yüzden lüks e-limuzin 2023'e kadar beklemek zorunda. i7, 210-420 HP güçleri arasındaki elektrikli motorlarıyla beş farklı versiyon sunabilir.

i8'in varisi 2024-2025

Bugünün hibrit i8'i (altta) 2022'de yoldan çekilecek fakat BMW henüz yerini alacak modele karar veremedi. Bir plan, şu anki şasinin, daha güçlü batarya ve elektrikli motorla güncellenmesi, ayrıca üç silindirli benzinli motorun yerine dört silindirlinin gelmesi. Buna alternatif ise, şasinin bir bölümünün revize edilmesi; yani ön ve arka bölümünde i8'in karbonfiber yapısının yerine metal karışımının gelmesi. Bununla birlikte bu araç için altı ve hatta sekiz silindirli motorun, elektrik motoruyla birleştirilip 800 HP'lik güç elde edilmesi planı söylentileri de var. Bu durumda ise elektrikli menzili 110 km civarında olacak.





Şok edici bir yıl

2017'de satın alınan otomobiller

Satışlar düştü, dizel azaldı ve bazıları için kabus yaşandı...

PREMİER LİG

En çok satan 10 marka



▶	1	Ford	287,396
▲	2	VW	208,462
▼	3	Vauxhall	195,137
▲	4	Mercedes	180,970
▶	5	BMW	175,101
▼	6	Audi	174,982
▶	7	Nissan	151,156
▲	8	Toyota	101,985
▲	9	Hyundai	93,403
▲	10	Kia	93,222

- Vauxhall 55 bin 818 araç azaldı. Yeni patron PSA düşük oranlı filo ve kiralama teklifleri sunarken Corsa ve Astra düşüş yaşadı. Yeni SUV'lar onları kurtaracak!
- Mercedes, Audi ile BMW'yi A-Sınıfı ve C-Sınıfı'nın agresif satış atağıyla geride bıraktı.
- Fransızların düşüşü devam etti; Peugeot ilk 10'dan geriye düştü ve yerine Kia geldi.

ÖNEMLİ NOTLAR



SEAT VW'nin İspanyol kalesi yeni SUV ve yeni Ibiza ile çıkış yakaladı **%+19**



Alfa Romeo Büyük bir büyüme yok ama Stelvio SUV showroomlar ve bazı şeyleri değiştirebilir **%+2**



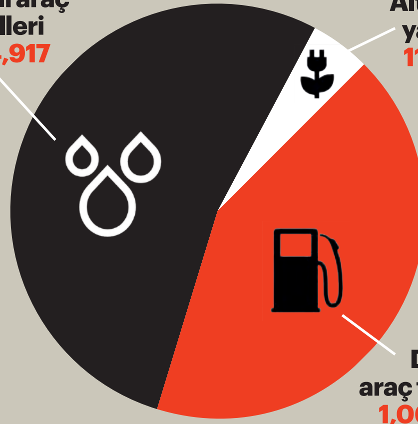
Porsche Macan, Porsche'nin büyümesine katkı sağlamaya devam etti. **%+7**



Jeep Marka patronu Mike Manley, Compass gibi modellerle daha fazla satış elde edileceğini tahmin ediyor. **%-55**

GÜÇ OYUNLARI

Dizel, benzinli ve çevreci modeller



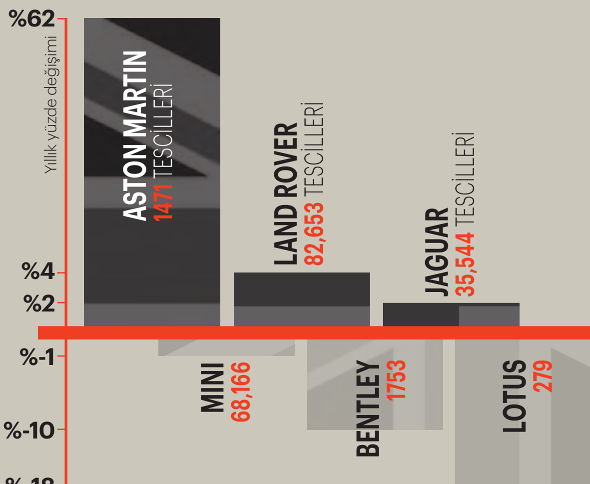
- Dizellerin pazar payı düşüyor: Tüm yıl boyunca yüzde 17 düştü. Vergilendirme ve çevre kirliliği konusundaki politik konuşmalar olumsuz etkiledi.
- Alternatif yakıtlar yüzde 35 artış gösterse de, hala pazar payları yüzde 3. Nissan Lef en çok satan elektrikli araç olurken, Toyota Yaris, Auris ve C-HR en çok satan hibrit oldular.

2017'DEKİ ARAÇ TESCİLLERİ

2,540,617

2016'DA YÜZDE 6 DÜŞÜŞ YAŞANDI. YAPILAN AÇIKLAMALARIN MÜŞTERİ GÜVENİNİ SARSTIĞI DÜŞÜNÜLÜYOR.

KAZANANLAR VE KAYBEDENLER



- McLaren Otomotiv Britanya'da 567 adet araç tescil ettirdi; bu da daha yüksek fiyatlara rağmen Lotus'un iki katı demek.

BRİTANYA'NIN EN ÇOK SATAN MODELLERİ



Ford Fiesta	94,533	%-22
Volkswagen Golf	74,605	%-7
Ford Focus	69,903	%-1
Nissan Qashqai	64,216	%+2
Vauxhall Corsa	52,772	%+32
Vauxhall Astra	49,370	%-19
Volkswagen Polo	47,855	%12
Mini	47,669	%-1
Mercedes C-Class	45,912	%+4
Mercedes A-Class	43,717	

- A-Sınıfı yeni giriş yaptı; Audi A3 ise geride kaldı.
- Fiesta satışları yeni model sebebiyle geriye düştü; Corsa ise PSA'dan etkilendi.

SUV'LARIN İNANILMAZ YÜKSELİŞİ

Pazar payı artışı



- SUV/crossover'lar toplamda pazarın beşte birini oluşturuyor. Bu da 2016'ya göre 22 bin 481 artışla **460 bin 412** adet satış demek. Qashqai (üstte) ilk 10'daki tek SUV.

Türkiye'de 2018

2017 yılında otomobil ve hafif ticari araç pazarı, bir önceki yıla göre yüzde 2.8 azalarak 956 bin 194 adetlik bir sonuçla tamamlandı



BİNEK OTOMOBİL TOPLAMI

1	Renault	**113,454**
2	VW	**89,688**
3	Fiat	**61,364**
4	Hyundai	**49,281**
5	Opel	**44,707**
6	Dacia	**41,914**
7	Toyota	**40,658**
8	Ford	**39,850**
9	Nissan	**32,043**
10	Peugeot	**29,881**

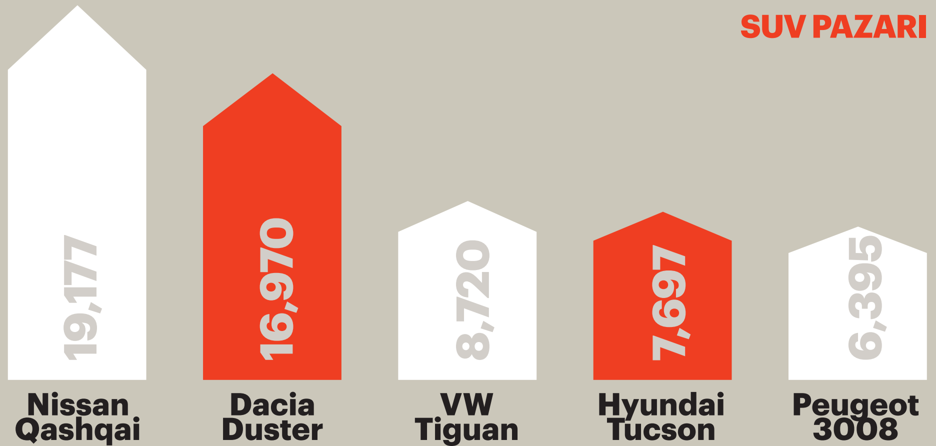
EN ÇOK SATAN 10 MODEL

1	Fiat Egea Sedan	**42,990**
2	Renault Megane Sedan	**39,272**
3	Ford Courier	**36,521**
4	Renault Clio HB	**31,265**
5	VW Passat	**29,609**
6	Fiat Fiorino	**27,441**
7	Fiat Doblo	**26,892**
8	Toyota Corolla	**26,565**
9	Renault Symbol	**22,052**
10	Ford Focus Sedan	**21,333**

HAFİF TİCARİ ARAÇ

1	Ford	**71,214**
2	Fiat	**58,685**
3	VW	**27,793**
4	Renault	**16,822**
5	Peugeot	**10,501**
6	Mercedes	**9,043**
7	Citroen	**8,048**
8	Dacia	**6,456**
9	Toyota	**4,551**
10	Mitsubishi	**3,896**

SUV PAZARI



TÜRKİYE'DE ÜRETİLEN BİNEK ARAÇLAR

1	Renault	**76,433**
2	Fiat	**59,207**
3	Toyota	**33,361**
4	Hyundai	**22,440**
5	Honda	**19,171**
6	Ford	**6,179**

SAATLER

Farklı tarzlar için seçenekler

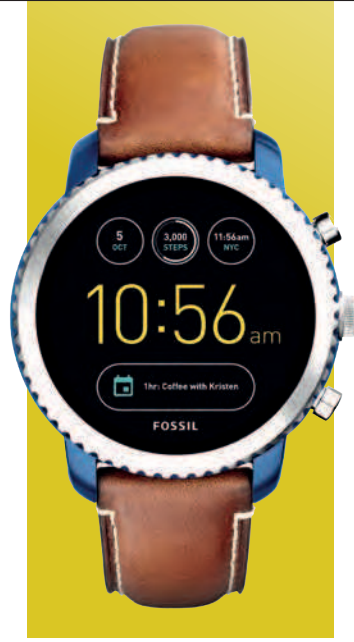
Teknoloji hayatımızda oldukça fazla yer kaplamaya başladı. Bu durum saat markalarını da etkiledi. Günümüzde akıllı saatler her geçen gün ön plana çıkıyor. Akıllı saatler günlük hayatı kolaylaştırmaya başladı. Teknolojik gelişimler hayatımızı olumlu yönde etkilemeye devam ediyor ve akıllı saatlerin özellikle cep telefonları ile etkileşimi birçok işi kolaylaştırıyor.



Emporio Armani akıllı saatleriyle dünyaya bağlanın

Gelişen teknolojiyle birlikte moda dünyası evrim geçiriyor ve bu trend doğrultusunda dünyaca ünlü moda markası Emporio Armani, geliştirdiği akıllı saat modelleriyle hem modayı yakından takip edenlerin hem de saatseverlerin yeni vazgeçilmezi olan giyilebilir teknolojiyi sunuyor.

Emporio Armani akıllı saat modelleriyle saat dünyasının klasik tasarımları teknolojiyle bir araya gelirken fonksiyonellik ve markanın dinamik şıklığı aynı tasarımda hayat buluyor. Bu dokunmatik kadranlı akıllı saatlerle artık her an dünyaya bağlı kalmak mümkün.



Fossil saatlerinde teknolojinin en modern hali

Fossil saatleri, Kış 2018 sezonunda kişiselleştirilebilen, ilham verici, sade, klasik ve akıllı saat modeli Q EXPLORIST ile karşımızda. Stiline önem verenleri markanın zarif ve modern olduğu kadar akıllı olan saat koleksiyonu bekliyor. İnovatif teknolojisiyle hayatınızı kolaylaştırmanın yanı sıra şarja ihtiyaç duymayan bu özel serinin dokunmatik ekranı sayesinde dilediğiniz kadranı seçebilir, en çok kullandığınız özellikleri ve aplikasyonları kadranınız üzerine taşıyabilirsiniz.



Teknolojinin en şık formu: Michael Kors Access

Michael Kors Access akıllı saat modelleriyle teknoloji ve moda dünyası arasında köprü kuruyor. Fonksiyonel özelliklerinin yanısıra şıklığıyla da göz kamaştıran Michael Kors Access, elegant stilinden ödün vermeyen kadınlar için günün her anında vazgeçilmez bir aksesuar niteliğinde...

Michael Kors Access akıllı saatlerinin Sofie Pavé modelinde gümüş ışıltısını ve gökyüzünü yansıtan kadran, dokunmatik ekran özelliği ile teknoloji ve saat dünyasında ses getiriyor.



Diesel saatlerinden cesur ve asi etki

Cesur ve asi stiliyle her dönem stilinin farkını ortaya koyan Diesel, Kış 2018 erkek saat modelleriyle geniş kasalı saat tutkunlarını cezbediyor.
Yeşil metal tonlarda kasanın gümüş tonda kadranla bir araya geldiği şık ve modern Diesel Mega Chief modelinin yanı sıra kahverengi deri kayışın üçlü kronografa sahip lacivert kadranla bir araya geldiği MS9 Chrono modeli, 2018 sezonunun çarpıcı saat modelleri arasında yerini alıyor.



Skagen saatlerinden giyilebilir teknoloji

Skagen akıllı saatleri, fonksiyonellik ve minimal modernlik arasındaki mükemmel dengeyi sağlarken, bu tasarıma aynı zamanda karmaşadan uzak teknolojiyi de ekliyor. Skagen, dokunmatik kadranlı ilk akıllı saat modelini gururla sunar: Falster Akıllı Saat. Falster modelinin yuvarlak dokunmatik kadranı, yalın tasarımı ve kullanımı kolay arayüzü sayesinde birçok fonksiyonel özelliği bir arada sunar. Falster modelini yalın dizayn ve fonksiyonellik ilkeleriyle tasarlayan Skagen, akıllı saat modellerini bu yaklaşımla tasarlıyor.



Seiko ile aşk zamanı

Seiko Presage kokteyl koleksiyonuna sevgililer günü ile beraber yeni tasarımlar eklendi. Derin mavi kadranlı model, gece gökyüzünün parlaklığını ve gizemini çağrıştırırken diğer tasarım ise Japonların meşhur kiraz çiçeğine olan yoğun sevgisinden esinlenerek tasarlandı. Yeni, elle kurulabilir otomatik modeller, sade kadranı, 40.5 mm kasa çapı ve bombeli camı ile klasik bir tasarıma sahip.



2017 yılında 28.5 milyar dolar ihracat

Uludağ Otomotiv Endüstrisi İhracatçıları Birliği (OİB) verilerine göre Türkiye otomotiv sektörü 2017 yılını 28,5 milyar dolar ihracat ile kapattı. Sektörün aralık ayı ihracatı da bir önceki senenin aynı dönemine göre yüzde 6 artışla 2 milyar 491 milyon dolar oldu.

TÜRKİYE EKONOMİSİNİN 12 yıldır üst üste ihracat şampiyonu olan otomotiv endüstrisi, 2017 yılını 28.5 milyar dolar ihracat ile kapattı. Uludağ Otomotiv Endüstrisi İhracatçıları Birliği (OİB) verilerine göre Türkiye otomotiv sektörünün aralık ayı ihracatı da bir önceki senenin aynı dönemine göre yüzde 6 artışla 2 milyar 491 milyon dolar oldu. Endüstrinin aralıkta Türkiye'nin toplam ihracatından aldığı pay da yüzde 18,4 olarak gerçekleşti. Otomotiv, böylece ağustos ayı hariç 2017 yılının her bir ayında 2 milyar doların üzerinde ihracata imza attı. Geçen sene aylık bazdaki ortalama ihracat rakamı 2,4 milyar dolara ulaştı.

Aralık ayında ana ürün grupları bazında Binek Otomobiller ihracatında düşüş olurken, diğer ürün grupları olan Otomotiv Yan Sanayi, Eşya Taşımaya Mahsus Motorlu Taşıtlar ve Otobüs-Minibüs-Midibüs ihracatında çift haneli artışlar yaşandı. AB Ülkelerine yönelik ihracat artışı aralık ayında düşük oranlarda da olsa devam etti, ABD'ye yönelik artışın sürmesi de dikkat çekti. ABD'ye aralık ayında kaydedilen yüzde 70 oranındaki artışta, binek otomobiller ihracatının yüzde 49 bin 896, yan sanayi ihracatının da yüzde 11 artması etkili oldu.

Otomotiv yan sanayi ihracatı yüzde 16 arttı

Aralık ayında mal grupları bazında Otomotiv Yan Sanayi ihracatı yüzde 16 artarak 843 milyon dolar olurken, Binek Otomobil ihracatı ise yüzde 9 azalarak 989 milyon dolar oldu. Eşya Taşımaya Mahsus Motorlu Taşıtlar ihracatı yüzde 20 artışla 453 milyon dolar, Otobüs-Minibüs-Midibüs ihracatı da yüzde 22 artışla 158 milyon dolar olarak gerçekleşti.

Almanya en büyük ihracat pazarı olmayı sürdürdü

Ülke bazında en büyük pazar olan Almanya'ya ihracat aralık ayında bir önceki senenin aynı dönemine göre yüzde 1 artışla 338 milyon dolar oldu. İkinci sıradaki İtalya'ya ihracat yüzde 11 gerileyerek 277 milyon dolar oldu. Üçüncü büyük pazar konumundaki Fransa'ya olan ihracat da yüzde 6 azalarak 250 milyon dolar oldu.

Aralık ayında önemli ihracat pazarlarından ABD'ye yönelik yüzde 70'lik artış dikkat çekti. ABD'ye yönelik yüksek oranlı ihracat artışında binek otomobiller ihracatının yüzde 49 bin 896, yan sanayi ihracatının da yüzde 11 artması etkili oldu. Diğer pazarlardan Polonya'ya yüzde 60, Slovenya'ya yüzde 22, Romanya'ya yüzde 59 artış kaydedilirken, İsveç'e de yüzde 21 düşüş oldu. Polonya'ya yönelik artışta binek otomobiller ihracatının yüzde 59, otomotiv yan sanayi ihracatının yüzde 19 artması, İtalya'ya yönelik düşüşte de binek otomobiller ihracatının yüzde 30 düşmesi etkili oldu.

AB'ye ihracat yüzde 3 arttı

Ülke grubu bazında bakıldığında Türkiye otomotiv endüstrisinin aralık ayında da en büyük pazarı AB Ülkeleri oldu. Otomotiv ihracatından yüzde 75 pay alan AB Ülkelerine aralık ayında yüzde 3 artışla 1 milyar 859 milyon dolar ihracat kaydedildi. Yılın son ayında alternatif pazarlar arasında yer alan Kuzey Amerika Serbest Ticaret Bölgesine yüzde 52 ihracat artışı dikkat çekerken, Bağımsız Devletler Topluluğu Ülkelerine yüzde 34, Diğer Amerikan Ülkelerine yüzde 49 artış yaşandı.



Sekizinci ODD Gladyatör Ödülleri sahiplerini buldu

Otomotiv Distribütörleri Derneği'nin (ODD) sektörel büyümeye ivme katmak amacıyla organize ettiği ODD Satış ve İletişim Ödülleri'nin sekizincisi kıyasıya bir mücadeleye sahne oldu.

OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN en kapsamlı ve prestijli organizasyonu olan "ODD Satış ve İletişim Ödülleri, 2017 Gladyatörleri" çekişmeli bir ödül töreniyle seçildi. Bu yıl 8. kez düzenlenen gecede, yılın en başarılı marka ve çalışmaları ödüle layık görüldü. 4 Ocak 2018 gecesi Raffles İstanbul'da gerçekleşen törene, ODD üye markaları, otomotiv dünyasının temsilcileri, basın mensupları ve davetliler katıldı. Sektörün "En"lerinin belirlendiği, Gladyatör Ödülleri Gecesi bu yıl da güçlü bir rekabete sahne oldu.

İletişim Ödülleri kategorisinde halka açık kategorilerde adaylar, "Yılın TV Uygulaması", "Yılın Gazete Uygulaması", "Yılın Dergi Uygulaması", "Yılın Radyo Uygulaması", "Yılın Outdoor Uygulaması", "Yılın Dijital ve Sosyal Medya Uygulaması" ve "Yılın Fuar Standı Uygulama-

sı" dallarında www.oddgladyator.com sitesi üzerinden verilen oylar ile ilk 5 içine girmeye çalıştılar.

Halk oylaması ile ilk beşe kalan projeler ve halk oylamasına açık olmayan "Yılın Sosyal Sorumluluk Projesi", "Yılın PR/Etkinlik Uygulaması" ve "Yılın Entegre İletişim Kampanyası" kategorilerinde yer alan tüm aday çalışmalar jüri üyeleri tarafından değerlendirilerek, gecede canlı oylandı.

Bu ödüllerin yanı sıra gecede "Jüri Özel Ödülü" ve Vodafone tarafından belirlenen "Yılın En Dijital Markası" Ödülü de sahiplerini buldu.

Satış Ödülleri kategorisinde; "En Çok Satılan Hafif Ticari Araç Markası", "En Çok Satılan Hafif Ticari Araç Modeli", "En Hızlı Büyüyen Hafif Ticari Araç Markası", "En Çok Satılan Otomobil Markası", "En Çok Satılan Otomobil Modeli", "En Hızlı Büyüyen Otomobil Markası" ve "En Çok Satılan Marka

ODD üyesi markaların iletişim kategorilerine katılımları çok yoğundu. En büyük ilgi 11 aday çalışma ile "TV Uygulaması" kategorisinde olurken, "Radyo Uygulaması" ve "Dijital ve Sosyal Medya Uygulaması" kategorilerinde 9'ar çalışma yer aldı. Tüm kategoriler toplamında 64 çalışma ödül almak için mücadele verdi.

"Yılın Basın Lansmanı" ödülünü her yıl olduğu gibi bu yıl da otomotiv basınının değerli temsilcileri belirledi. Basın mensupları, 2017 yılı içerisinde "Yılın Basın Lansmanı" ödülünü almayı hak ettiğini düşündüğü marka/modelleri sistem üzerinden aday gösterdi. En çok oy alan aday, gecede ödülünü almaya hak kazandı. ODD Gladyatör tarihindeki en yüksek katılım bu yıl gerçekleşti. Bu yıl ilk defa iki farklı basın lansmanı eşit oy alarak ödül kazanmaya hak kazandılar.

Türk otomotiv sektörünün temsilcilerini buluşturan ODD Satış ve İletişim Ödülleri, 2017 Gladyatörleri'nin bu yılki destekçileri arasında; ana sponsor Bridgestone başta olmak üzere, sahibinden.com, Castrol, BP, Vodafone, Koçfinans, BASF, AVIS, TEB ve GEFCO yer aldı.

Gladyatör Ödülleri'nin sekizinci yılında da Türkiye Halkla İlişkiler Derneği Geçmiş Dönem Başkanı ve Yönetim Kurulu Üyesi Fügen Toksü başkanlığında, iletişim ve pazarlama alanında uzman akademisyenlerden oluşan tecrübeli jürinin profesyonel değerlendirmesiyle sonuçlar belirlendi.

SATIŞ ÖDÜLLERİ

En Hızlı Büyüyen Hafif Ticari Araç Markası: **Nissan**
En Çok Satılan Hafif Ticari Araç Modeli: **Ford Tourneo Courier**
En Çok Satılan Hafif Ticari Araç Markası: **Ford**
En Hızlı Büyüyen Otomobil Markası: **Bentley**
En Çok Satılan Otomobil Modeli: **Fiat Egea**
En Çok Satılan Otomobil Markası: **Renault**
En Çok Satılan Otomobil ve Hafif Ticari Araç Markası: **Renault**

İLETİŞİM ÖDÜLLERİ

Yılın Televizyon Uygulaması: **Ford "Ticarette Farklı Olmak Bir Başka-Yeni Ford Tourneo Courier Blackline"**
Yılın Gazete Uygulaması: **JEEP "Otobüs Kamyon JEEP Bip"**
Yılın Radyo Uygulaması: **Volkswagen "Volkswagen Binek Araç Tiguan Yolda"**
Yılın Fuar Standı Uygulaması: **Hyundai "Autoshow 2017"**
Yılın Dergi Uygulaması: **Opel "Mokka X"**
Yılın Dijital ve Sosyal Medya Uygulaması: **Toyota "Toyota Interaktif Showroom"**
Yılın Outdoor Uygulaması: **Renault "Renault-Nişantaşı City's"**
Yılın PR/Etkinlik Uygulaması: Fiat "Fiat Motor Sporları: **Egea Seni Piste Çağırıyor"**
Yılın Sosyal Sorumluluk Projesi: Doğuş Otomotiv **"Türkiye'nin İlk Trafik Güvenliği Jingle'ı"**
Yılın Entegre İletişim Kampanyası: Toyota **"Toyota Hybrid"**
Yılın Basın Lansmanı: **Mercedes-Benz E Serisi**
Yılın Basın Lansmanı: **Volkswagen Polo**
Yılın En Dijital Markası (Vodafone): **Ford**
Yılın Jüri Özel Ödülü: **Mercedes-Benz 50'inci Yıl Etkinliği**



ODD YÖNETİM KURULU BAŞKANI MUSTAFA BAYRAKTAR

Sektörümüzün dinamizminin sonucu olarak satış, üretim ve ihracat anlamında iyi bir yılı geride bıraktık.
2017 yılında otomobil ve hafif ticari araç pazarı, bir önceki yıla göre yüzde 2.8 azalarak 956 bin 194 adetlik bir sonuçla tamamlandı. Bunun 722 bin 759 adedini (Yüzde 4.52 azalarak) otomobil, 233 bin 435 adedini ise (Yüzde 2.93 artarak) hafif ticari araç satışları oluşturdu.
Her sene toplam pazarı hesaplarken ağır vasıta satışlarını da ekliyoruz. Henüz resmi olmamakla birlikte ağır vasıta satışını da eklediğimizde toplam otomotiv pazarının 980 bin adede yaklaştığını görüyoruz.

TEKNOLOJİ.

Dünyamıza aktarılan yenilikler

2023 Audi'nin Kabini

Premium otomobiller dinamik ve performanslı sürüşleriyle öne çıkıyor, peki ama otonom sürüş geldiğinde hangi konuda rekabetçi olacaklar? İşte size premium kabin deneyimi

1
ROBOT ASİSTANLAR
BMW gibi premium üreticiler, business class hizmeti otomobile getirecek. Uçuş görevlileri kısmen fiziksel olarak; size robot koluyla taze kahve getirecek. Audi'ninki ise sanal: Telefonunuza erişecek, size özel hizmetler sunacak, en iyi restorana göre rotayı belirleyecek.



2
SANAL GERÇEKLİK OYUNLARI
BMW'nin premium içeri planında VR oyunları da var. Bu, aracın hareketiyle bağlantılı bir oyun olacak. Bir şeyleri hedeflemek, yolları dekora etmek, bisikletlileri bulmak veya Venedik su taksisi modu gibi şeyler olabilir. BMW sanal gerçeklik ve otomobil yolculuğu arasındaki bağlantı peşinde.

4

MOTORLU BİR SİNEMA

İşte otonom araç rüyası: Dünyanın en konforlu koltuklarında vizyona giren filmi izlemek ve varacağınız yere giderken ara sıra kestirmek. Audi tüm camların film oynatabilecek özellikte olduğunu söylüyor. Otonom sürüş ise, emniyet kemerini çıkarabilecek kadar sarsıntısız.

3

ÇIKARILABİLİR DİREKSİYON

Jaguar'ın Future-Type konsepti, gelecekte direksiyonun farklı bir şekilde entegre edileceğini gösteriyor. İstendiğinde çıkarılabiliyor ve araç Amazon Echo gibi yönlendirilebiliyor. Buradan sesli komutla müzik çalabiliyor veya alışveriş yapabiliyorsunuz. İstediğinizde direksiyonu takarak sürüş keyfini yaşayabiliyorsunuz.



SÜRÜŞ YAPMAYI seven insanlar 2030 sonrasında kendilerini çaresiz hissedebilirler çünkü otomobiller kendi kendine gitmeye başlayacak. Bu yeni dünya, BMW, Jaguar ve Audi gibi markalar için de yeni krizler demek: Performans ve dinamik özellikleriyle övünen markalar, Seviye 5 otonom sistem geldiğinde ne yapacak? O zaman direksiyon ve gaz pedalına gerek kalmayacak. Jaguar'ın gelişmiş tasarım şefi Julian Thomson, "Tüm otomobillerin birer küçük beyaz buzdolabına veya portatif tuvaletlere benzeyeceği yönünde umutsuz bir gelecek çizebilirsiniz. Ama bu bizim için geçerli değil!"

Öncelikle premium markalar, insanların araçları kullanmayacağı fikrini kabul etmiyor. BMW pazarlama şefi Ian Robertson şöyle diyor: "Gelecekteki BMW'lerde direksiyon olmaya devam edecek; böylece saf sürüş keyfini yaşamak istediğinizde kullanabilirsiniz. Bizim için temel bir konu.

Jaguar tasarımcıları ise Future-Type adına bir otonom konsepti yapmıştı ve bunun üzerinde çıkarılabilir bir direksiyon vardı. İnternet bağlantısı, Amazon'un Alexa asistanlarına sahip olmaktan farklı şekilde Jaguar'ın direksiyonunu takarak sürüş yapabiliyorsunuz.

Sürüş tutkunları için pist günlerinin son kale olduğunu düşünebilirsiniz ama VW burada da otonom sürüşü kullanmak istiyor. Grup, otonom spor otomobiller üretmeyi planlıyor. Bu teknoloji zaten Golf'te yer alıyor. Otomobilde yer alan yarış antrenörü, VW Grubu'nun araştırma şefi Ulrich Eichhorn'a göre pistte kusursuz çizgiden gidilmesini sağlıyor. Sürücü gelişene kadar cama yansıtılan 'hayalet aracı' takip edebiliyor. Eichhorn, bu sayede daha hızlı sürüş yapabildiğini iddia ediyor.

Otonom araçlar çoğu zaman kendi kendine gidecek ve premium markalar ise, üstün konfor ve servisleriyle öne çıkmaya çalışacak. Bunu havayolunun business class yolculuğu gibi düşünün. BMW'nin araştırma şefi Markus Seidel de bunun altını çiziyor: "Uçak kalkıyor ve ardından bir uçuş görevlisi etrafta dolaşmaya başlıyor. Bunlar otomobiller için de gerçek olabilir. Bu gelecekte biraz sanal biraz fiziksel olabilir. Mesela bir kahve makinesi, robot koluyla size kahve uzatabilir.

Otonom araçlar, üreticiler için bambaşka para kazanma yolu olabilir. Dokunmatik ekranla birçok servis gerçekleştirilebilir. Yine de bunun için büyük bir çaba gerek. Seidel, "İnsanları telefonlardan uzaklaştırmak bir hayli zor olabilir" diye itiraf ediyor. Bununla birlikte BMW aracın hareketiyle birliktelik sağlayacak sanal gerçeklik oyunlarının peşinde.

Audi ise sanal bir asistanla uçuş görevlisi fikrine odaklanıyor. PIA isimli asistan, isteklerinize göre restoranda yer ayırtabiliyor ve seyahat planı yapıyor. PIA, uzun menzilli otonom elektrikli araç olan Aicon konsepte yerleştirilmişti. Uzun ve iki yolcunun konforuna odaklanmış araçta, iki ayrı, katlanan koltuk vardı. Panoramik camlardan etrafı seyredebiliyorlar veya sinema moduna geçebiliyorsunuz. Yada camları karartıp kestirmek mümkün.

Trafik sıkışıklığında Star Wars Episode 14 seyretmek güzel olmaz mı? Eğer premium gelecek vizyonu gerçek olursa, en kötümser sürüş meraklıları için bile keyif alacak yanları olacak.

Jaguar i-Pace'den öğrendiğimiz 5 şey

Tamamen elektrikli i-Pace, önümüzdeki aylarda satışa sunulacak. Üretim öncesi prototipi kullandık ve şimdi daha da heyecanlandık.

1 4 saniyelik 0-100 km/s hızlanması mı?

Tesla, hızlı elektrikli araç fikrini kısa zamanda normal hale getirdi. Her ne kadar tamamen hız odaklı bir araç yapmasalar da bunu gerçekleştirdiler. Gerçekten sıra dışı hızlanmaları var. Jaguar'ın iddiasına göre 0-100 km/s hızlanması 4 saniye civarında. Yine de çift motorlu prototip i-Pace daha hızlı bile hissettiriyor. Gaz pedalına yüklendiğinizde hiçbir gecikme yaşanmıyor; vınlama sesiyle birlikte ileriye atılıyorsunuz.



2 Akıllıca yerleşim

i-Pace sabit mıknatıslı motorları kullanıyor. Endüksiyon motorlarından yüzde 20-30 civarında daha pahalılar ama daha fazla güç yoğunluğu sağlıyorlar. Aynı zamanda onu performanslı bir Jaguar haline getiriyor. Dahası rakip elektrikli araçların redüksiyon dişlisi kullanırken Jaguar'ın ortak merkezli motorları şaft üzerinde aynı eksende yer alıyor. Böylece daha az yer kaplıyor ve kabindekilere daha geniş alan sunuluyor. Ayrıca dişlilerin ayarlanmasıyla daha sessiz bir ortam sağlanıyor.

3 Bir Jaguar gibi hissettiriyor

Bu ne demek? Direksiyonu çevirirken uzun bir yolculuğun sonunda bile i-Pace'in sürüşünden keyif almanız demektir. Ultra rijit bir yapı düşünün; önceki Jaguar'lardan bile çok daha sıkı. Ayrıca ağırlık merkezi F-Pace'e göre 100 mm daha alçak.

4 Akıcı bir sürüş

Jaguar ilk elektrikli aracının gelişimini kendi içinde yaparken, uzmanlığını geliştirdi. Güncellemelerle birlikte aracı rafine hale getirdi. Mühendisler kullanıcı deneyiminin her aşamasında gelişme sağladılar. Standart sürüş modunda rejeneratif frenler ortalama güçle çalışıyor. Bu da i-Pace ile fren hissinin ilk kez bir elektrikli araç için normal hale gelmesini sağlıyor. Jaguar elektrikli araç ekibinden Simon Patel şunları söylüyor: "Elektrikli araçlarla yeni tanışanlar alışma süreci yaşamayacaklar. İsteyenler daha agresif sürüş modları seçebilirler." Ön-arka güç dağılımı 50:50 oranında. Gerekli durumlarda bu rakamlar değişiyor. Ayrıca tork vektör sistemiyle kombine ediliyor.



Jaguar'ın elektrikli güç ünitesi uzmanı Simon Patel detayları veriyor



5 Sessiz ve rafine

Gürültü, vibrasyon mühendisleri için elektrikli araçlar hem iyi hem de kötü. Pistonlu motor sesi yok. Böylece içeriye garip tıkırtılar girmiyor. Ama onun yerine farklı yerlerden ses gelip can sıkabilir. Patel anlatmaya devam ediyor: "Araç çok sessiz bu yüzden her noktada ses yalıtımına önem verdik." Diğer premium elektrikli araçlarla karşılaştırıldığında sessiz, sağlam ve rafine hissettiriyor. Elektrik motorları çift katmanlı olarak izole edilmiş. Ian Callum'un kritik diye ifade ettiği devasa jantlarla bile sürüşü güzel.



Jaguar i-Pace'in fiyatı henüz açıklanmadı ama çift motorlu versiyon şimdiden heyecan yaratıyor

İşe yarıyor mu?

Bu otomobil ters yöne girmenize izin vermiyor...

İLK BAKIŞTA şöyle düşünebilirsiniz: "Ben asla böyle aptal hatalar yapmam!" Karşıdan trafiğin aktığı bir ara sokağa giriş yapmak veya karmaşık bir otoyoldan çıkış yapmayı denerken hata yapmayacağınızı tahmin ediyorsunuz.

Yine de 2004-2009 arasında ABD'de yapılan çalışmalar, yılda ortalama 360 insanında ABD otoyollarında yanlış yolda kaza yaptıklarını belirtiyor. Almanya'da 2016'da bu tür ölümcül kaza 12'ydi.

ZF'deki bilimsel araştırmalar yapanların bir çözümü var. Ar&Ge şefi Dr Harald Naunheimer, "Yanlış yola girildikten sonra yaşanan trajik kazaların önüne geçmek için çalışmalar yaptıklarını" ifade ediyor.

Alman mühendislik şirketi Vision Zero isimli teknolojisini VW Touran'a yerleştirdi. Bir dizi sensörle çalışıyor ve bu teknoloji yolların herkes açısından daha güvenli olmasını sağlıyor.

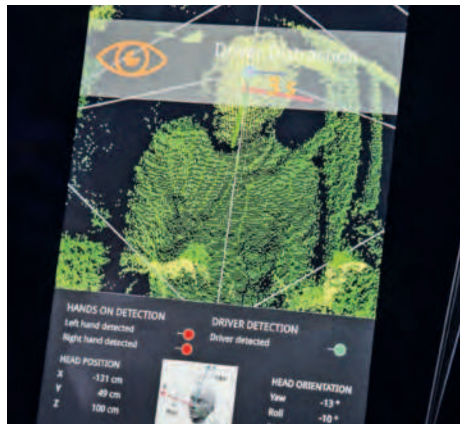
Peki otomobil bunu nerden biliyor? Vision Zero araç, tehlikeli kararları tespit etmek için çoklu yaklaşımları kullanıyor. Yüksek hassasiyete sahip harita sürekli olarak güncelleniyor. Trafik işaretlerini ve yol tabelalarını tanıyor. Önde yer alan kamera sistemi ile uzun kısa-menzil radarına sahip. Yanlış yola girmemeniz için hassas haritalama ve GPS verilerinden faydalanıyor. Böylece aracın, gerçek trafik şartları ve hava durumuyla santim santim nerede olduğunu biliyor.

Yanlış yola girilmek üzereyken mümkün olduğunca hızlı çalışıyor. Örneğin sürücü otoyol çıkışı yerine girişine girdiyse, sistem önce akustik sinyalle, emniyet kemeri titreşimiyle ve göstergelerdeki görsel bir sinyalle uyarı yapıyor. Eğer sürücü ters yöne girmek için daha fazla direksiyon hamlesi yaparsa, sistem ikinci adıma geçiyor. Aracı şeridin kenarına alacak şekilde direksiyonu çeviren sistem, fren yaparak aracı yavaşlatıyor ve sonra durduruyor. Aynı zamanda farlar ve dörtlüler yakılarak karşıdan gelen trafik de uyarılıyor.

İŞE YARADI MI?

Sistem hala geliştiriliyor, fakat test merkezinin içindeki kısa sürüşüm ardından bu soruya 'evet' diye yanıt vermek mümkün. Yanlış dönüşü yaptığımda yolun kenarında durdu, farları ve dörtlüleri yakarak karşıdan gelenleri uyarmaya hazırlandı. Yapması gerekeni yaptı. Her zaman tetikte bekliyor.

Gözünüz yolda olsun



ZF'nin Vision Zero test aracında, dikkat dağılmasını önleyen sistem de vardı. Lazer bazlı iç kamera, öğrenme kapasitesine sahip. Sürücünün başını 3 boyutlu olarak gözlemliyor. Sürücü gözünü yoldan ayırdığında sistem bunu anlıyor. Eğer bir tehlike varsa sesli ve görsel bir uyarı yapıyor; ayrıca emniyet kemerini sıkılaştırıyor. Eş zamanlı olarak direksiyonu kontrol ederek aracı şeridinde tutabiliyor. Eğer sürücü tepki vermekte gecikirse, sistem otomatik olarak gücü kesiyor. Hala sürücüde bir değişim yoksa aracı kenarda durdurabiliyor.

AUDI RS4 AVANT

RS4'ün uyanışı...

Audi'den bir başka mavi hızlı station mı? Bu araç özlediğimiz heyecan verici sürüşe yaklaşabilecek mi?

HIZLI STATIONLAR güzeldir. Onlar otomotiv dünyasının cesaretli krallarıdır. Görünüş olarak çelişkilidirler; hem dost canlısı bir bagaj sunarlar hem de inanılmaz bir agresiflik. Onları çekici yapan da budur. Bu yüzden yeni RS4 de heyecan verici; hatta bunu direksiyon başına geçmeden hissediyorsunuz. RS5 coupe ve A4 Avant'ı kombine eden araç, tartışmasız güçlü bir kombinasyon ortaya koyuyor. Kağıt üzerinde oldukça heyecan verici. Bazı otomobillerin vereceği heyecanı anlamak için onu kullanmanız gerek ama RS4 o tür bir araç değil. Elbette bu araç minimum eforla maksimum yetenek sunacak tarzda.

Yine de onu ilk kez görmek görsel olarak hislerinizi uyandırıyor. Fotoğraftakinden çok daha güzel bir etkisi var. O camlar, çamurluklar (standart A4'e göre ekstra 30 mm daha geniş) ve muhteşem oval egzozlar, onu olduğundan daha alçak ve geniş gösteriyor. Stopların yanındaki sahte hava girişleri de görselliğe katkı sağlıyor. Audi, tasarımcıların çamurluklar konusunda 1989 Audi 90 GTO IMSA yarış aracından ilham aldığını iddia ediyor. RS4'ün DNA'sı açısından güzel bir şey ve gerçekten de iyi göründüğüne şüphe yok.

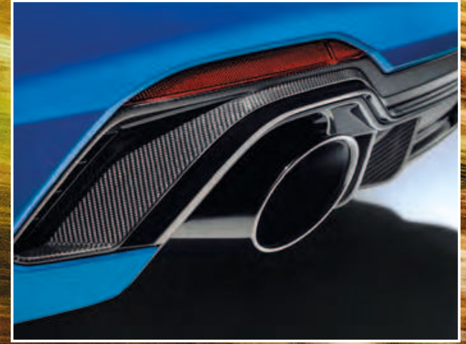
RS4'ün soyu 1993 Audi 80 RS2'ye kadar dayanıyor; bu araç orta ölçekli turbo beslemeli bir stationdı. Dördüncü jenerasyon RS4 de sadece station olarak satılacak.

Önceki RS4, devasa ön ızgaranın ardında atmosferik V8'i taşıyordu. Yeni araç ise, hacim küçültme modasına uyarak, mevcut RS5 ile aynı 2.9 litre çift turbo V6'yı kullanıyor. Turboyu V silindirlerin arasında saklayan araç, 1296 cc daha az hacme karşın emekliye ayrılan V8 ile aynı gücü üretiyor (444 HP). Ayrıca oynayacak 170 Nm daha fazla tork var; hem de ölçümlerde dörtte bir oranında daha az CO_2 üretiyor. Tüketim de daha az. Selefine göre 0-100 km/s hızlanmasında 4.1 saniyeyle 0.6 saniye daha hızlı (daha hafif RS5'e göre 0.2 saniye daha yavaş). Opsiyonel RS Dynamic paketiyle 280 km/s hıza ulaşıyor; standart haliyle hız 250 km/s'de limitli.

Her zaman olduğu ve quattro logosunun da size anlattığı gibi RS4 sadece dört çeker olacak. Normal sürüşlerde torkunda yüzde 40'ı ön tekerleklere, yüzde 60'ı arka tekerleklere gönderiliyor. Aynı zamanda sistem kayma algılandığında duruma göre yüzde 85 torku öne veya yüzde 70'ini arkaya da yönlendirebiliyor.

Elektronik kontrollü Spor arka diferansiyel yer alıyor. Böylece arkadaki her bir lastiğe hassasiyetle tork dağılımı yapılabiliyor. Tüm modellerde tork vektör sistemi de (içteki lastiğe frenleme yapıyor) yer alıyor ve aracın çizgisinde kalmasını sağlıyor.





RS oval egzoz çıkışlarına sahip ama daha gürültülü Spor sistem bir opsiyon. Şık karbon kaplamalı hava kanalları ise sahte.



RS kabinine alcantara ve alüminyum hakim. Fırçalı metal istiyorsanız AMG'ye bakın.

> **Fiyat** £62,175 > **Motor** 2894cc 24v çift turbo V6, 444 HP @ 5700 d/dak, 600 Nm @ 1900 d/dak > **Aktarma** 8 ileri otomatik, dört çeker sürüş > **Performans** 4.1 sn 0-100 km/s, 250 km/s (opsiyonel paketle 280 km/s'ye çıkabiliyor), 8.8 lt/100 km, 199 g/km CO_2 > **Ağırlık** 1715 kg > **Satış tarihi** Şimdi



RAKİPLER

DAHA İYİ
Audi RS5'ten
Çünkü hızlı stationlar coupelerden daha güzel

DAHA KÖTÜ
Mercedes-AMG C63 Estate'den
Daha karakterli ve heyecan verici

BUNU ALIRDIK
İkinci el Audi RS6 Avant
Hissiz direksiyonu dışında en muzip station

Yol tutuş seviyesi alışıldık RS'ler gibi ve artık daha iyi tepkiler veriyor

Rakipler kimler mi? BMW, M3 Touring yapmıyor; Alfa Romeo'dan da Giulia Quadrifoglio Sportwagon gelmedi. Bu sebeple en yakın rakibi Mercedes-AMG C63 diyebiliriz. Bir çift daha fazla silindiri, biraz daha fazla gücü (S versiyonunda daha da fazla) var, ama sadece arkadan itişli. Bu, kişisel bakış açınıza göre iyi veya kötü bir şey olarak algılanabilir.

RS4'ün içine geçtiğinizde kendinizi bugünlerde yapılan en güzel kabinlerden birinde buluyorsunuz. Mikron seviyesinde işçilik ve yerleşim, alüminyum ile alcantaranın uyumu, kabindeki algıyı daha da ileriye taşıyor.

Hızlı Audi'lerde geleneksel olarak ön tarafta destekleri daha fazla koltuklar bulunur. Elmas desenli deri oldukça iyi desteklere sahip ve de rahat. Birçok kez sözünü ettiğimiz ve artık tanıdık hale gelen Sanal Kokpit TFT göstergeler, direksiyonun hemen ardında duruyor. RS'e özgü göstergeler arasında ise turbo basıncı ve lastik basıncı, beygir ve tork çıkışları yer alıyor. Bir de g-metre var ama muhtemelen virajdayken bakacağınız son şey bu olacaktır. Diğer yandan baş üstü gösterge sistemi oldukça keskin bir şekilde bilgileri cama yansıtıyor. Bunların arasında alışıldık araç hızı, navigasyon bilgileri gibi şeylerinde yanı sıra yağ sıcaklığı göstergesi de var, böylece V6'yı aşırı ısıtmadığınızı görebilirsiniz. Tur zamanı göstergesini de burada görmek mümkün.

Yola çıktığınızda RS4 beklediklerinizi sunuyor:: Aşırı derecede hızlı, çok iyi yol tutuyor ve son derecede rafine. Beklemediğiniz şey ise sürücüyü işin içine dahil etme meselesi oluyor. C63 veya M3'ten daha fazla heyecan alabilirsiniz, ama aracın ağırlık transferi konusundaki tutumunu hassasça ayarlayabilir ve daha fazla keyif alabilirsiniz. Yanal grip ve çekiş seviyesi çok ama çok yüksekte, yine de eski hızlı Audi'lerde daha fazla his vardı. İstediğinizde daha ödüllendirici bir sürüş sunuyor ama genel olarak o kadar iddialı değil.



RS5 henüz satış patlaması yaşamadı. Aynı motor şimdi station bir araçta. Bu işe yarayabilir.

Test ettiğimiz iki araçta da 20 inç jantlar vardı (standart olanı 19 inç) ve opsiyonel Dinamik Sürüş Kontrolü'ne sahipti. En sert ayar olan Dinamik modunda, en pürüzsüz yolda bile sürüş biraz sarsıntılı oluyor ve bu sizi biraz yoruyor. Konfor moduna geçerseniz çoğu koşullar için en iyi opsiyonu tercih etmiş olursunuz. İspanyol yollarında kullandığımız, RS4, Galler'de kısa süre önce sürdüğümüz RS5'e göre en yumuşak ayarlarda daha sakin gibiydi. 1715 kg'lik bir araca hafif diyemeyiz, ama önceki RS4'e göre 80 kg hafifledi. Bu ağırlığını da çok iyi kontrol ediyor.

Mercedes-AMG'nin daha gürültülü V8'i aynı zamanda daha karizmatik bir motor ve yüzünüzde daha büyük bir gülümseme sağlayacaktır. Fakat V6 da heyecan verici ve performans açısından da iyi. Bu konu tamamen torkla ilgili ve bolca torka sahip. Eski RS4'te çift kavramalı vites kutusu varken, yeni motorda sekiz ileri tork konvertörlü otomatik var. DCT'yi özlemedik; otomatik geçişleri ona bırakırsanız sessiz sedasız yapıyor. Manuel mod da başarılı. Opsiyonel spor egzoz, güç istendiğinde vites yükseltmeyle birlikte çok güzel sesler çıkarıyor. Biraz sentetik olsa da, kulağa güzel geliyor. Normal sürüşlerde V6'nın sesi derinden karakterli biçimde duyulmaya devam ediyor.

Opsiyonel seramik frenleri de denedik ve sevdik. Soğuk olduğunda da güven veriyor ve pedaldaki his harika. Onlara kolayca dozlayabiliyorsunuz. Ama benzer övgüleri standart çelik frenler için de söyleyebiliriz.

SEVDİK
Kolayca yüksek hızlara çıkmasını

SEVMEDİK
Fiyatını, sürücüyü işin içine daha az sokmasını

KARAR
North Face montu giyen bir RS5 gibi düşünün
★★★★☆

Kaçınmanızın iyi olacağı bir opsiyon ise değişken oranlı dinamik direksiyon. Önceki versiyonlara göre daha iyi ama hala garip hissettiriyor, ağırlığı doğal olmayan şekilde kaldırıyor. Standart direksiyon ayarları daha iyi. Üç ağırlık seviyesi var ve Konfor, Otomatik, Dinamik arasında seçim yapabiliyorsunuz. Mod seçimi fark etmeksizin, harika bir hissi olduğunu söyleyebiliriz; en azından hızlı Audi standartlarına göre. Özellikle de, 275 mm genişliğinde ön lastikleri düşündüğünüzde... İyi haber. RS Audi'ler artık daha az uyuşuk ve daha konforlu.

Peki station olmasına ne diyoruz? RS4'ün özel diferansiyeli ve devasa jantları, bagaj alanına zarar vermiyor. Bu sayede A4 Avant ile eşit. Arka koltuklar katlandığında zemin tamamen düz olmuyor ama kullanılacak çok fazla alan oluşuyor. Rakamlar da hikayenin bir kısmını anlatıyor. RS5'ün bagaj kapasitesi 505 litre; Mercedes-AMG'nin ise 490 litre. Koltuklar katlandığında ise ikisi de 1510 litre oluyor. Karşılaştırma yapmak amacıyla, yakında yenilenecek Audi RS6 565/1680 litre kapasitesi sunuyor.

RS4 oldukça hızlı hissettiriyor ve bazı süper sporlara bile yaklaşıyor. Sürüşü de RS5 kadar eğlenceli. Hatta daha mütevazi imajıyla birlikte ondan daha dengeli hissettiriyor. Tüyler ürpertici bir otomobil değil ama birçok kullanıcı böyle bir şey aramayacaktır. RS4, maksimum tempoyu minimum çabayla sağlıyor.





Sanal Kokpit size g-kuvvetini gösterebilir ama hareket halinde buna kim bakabilir ki?

VW POLO GTI

Olgunlaştı ama yaşlanmadı

Büyük, güçlü ve teknoloji dolu. Ama aynı zamanda son nesil hızlı Polo, sürüş keyfiyle de öne çıkıyor

KÖTÜ HABERİ önce verelim. Yeni Polo GTI birçok sürücü asistan sistemine sahip. O kadar çok ki hepsinin ne işe yaradığını anlamak için kullanma kılavuzunu gerçekten okumanız gerek. Tabii onları nasıl kapatacağınızı da buradan öğrenebilirsiniz. Hepsini kullanma taraftarı olabilirsiniz ancak eğlenceyi yarıya bölebilirler.

Aracın tanıtımında GTI ile, otonom acil frenleme açıkken birkaç tur attım. Bir Golf R'a felakete yaklaşmış kadar yakın sürüş yaptım. Çok keskin çalışan sistem, sanki inatçı bir kaynana varmış gibi pedala basıyor. Korkutucu ve kapatmanız gerektiğini düşündüren türden.

Kötü haber buydu. Aslında oldukça iyi bir otomobil. Etkileyici standart altıncı jenerasyon Polo ile birlikte geliştirildi. GTI kapsamlı şasi değişimleri geçirdi, oldukça hızlı ve hassas bir araç oldu. Süspansiyon ayarlarından aeroya kadar birçok alanda çalışmalar yapıldı. Önden kayma daha sakinleştirilerek, ön ve arka taraf arasındaki tepkiler senkronize edildi.

Konfor ve viraj performansı arasında iyi bir dengeye sahip. Yol tutuş muazzam. Direksiyon hızlı ve hisli.

Otomobilin beklediğinizden çok daha iyi tepkilere sahip. Büyük turbo beslemeli 2.0 litre dört silindir motor, 200 HP güç 330 Nm tork üretiyor. Otomobili kullanırken, sıra dışı bir olgunluğa sahip olduğunu hissedebiliyorsunuz.

Ama bir kötü haber daha var. GTI sonbahar sonlarında geldiğinde, öncelikle sadece DSG vites kutusuyla gelecek. Çift kavramalı vites kutusu hızlı ama manuel modda bile vitesleri sizin için değiştiriyor ve bu bazen can sıkıcı olabiliyor. Birkaç ay sonra manuelin gelmesini de bekleyebilirsiniz. Onun GTI paketine daha iyi uyum sağlayacağını düşünüyoruz.

SEVDİK
Harika motor ve şasi tepkilerini

SEVMEDİK
Şimdilik sadece DSG olmasını; elektronik istilasını

KARAR
Ford'un yeni Fiesta ST'si onu alt edebilmek için çok iyi olmalı

★★★★☆

> **Fiyat** £21,500 (tahmini) > **Motor** 1984 cc 16v turbo 4 silindir, 200 HP @ 4400 d/dak, 330 Nm @ 1500 d/dak > **Aktarma** 6 ileri çift kavramalı otomatik, önden çekişli > **Performans** 6.7 sn 0-100 km/s, 236 km/s, 5.9 lt/100 km, 134 g/km CO_2 > **Ağırlık** 1355 kg > **Satış tarihi** Mayıs



VW'nin MQB şasisi harika bir etkiye sahip ve eğlenceli


Kabin GTI olmayan modele çok yakın; burada daha fazla fark yaratılması gerek



BMW i3s

Daha heyecanlı şehirli

BMW'nin elektrikli şehir otomobilinin daha atak olanını mı istiyorsunuz? İşte aradığınız model burada...

GELECEKTEN GELMİŞ GİBİ görünen araçlar bile güncellemeye ihtiyaç duyar ve işte BMW i3 için de durum böyle. Dört koltuklu elektrikli şehir otomobili, kompozit şasisi ve bilim kurgu tarzı tasarımıyla bir güncelleme geçirdi. Dış ve iç tasarımdaki değişimlerin yanı sıra, yeni geniş ekranlı multimedya arayüzü de eklendi. Daha ilginç olanı ise ürün gamına biraz daha kuvvetli versiyonun katılması: i3s.

BMW i3, hızlı hatchback tarzı hızlanması ve canlı direksiyonuyla her zaman sportif hissettiriyordu. Fakat yüksek hızdaki yol tutuş hiçbir zaman onun güçlü yanı olmamıştı. Uzun dönem i3 test aracımızla kışın kaygan virajlı yollarda ilerlemek, M3 kullanmak ile aynı gerginliği yaratıyordu. Düşük yuvarlanma direncine sahip lastikleri, kısa aks aralığı ve yüksek oturma pozisyonuyla bir şeyler eksik gibi geliyordu.

Şimdi i3s bunu bir miktar değiştiriyor. Standart araca göre 10 mm daha alçak, 40 mm daha geniş; iz açıklığı önemli ölçüde artırıldı. Lastikler de genişledi ve bu araçta siyah 20 inç jantlar yer alıyor. Aynı zamanda çamurlukların üstüne eklenen parça da şık görünüyor. Parlak siyah, genel olarak aracın temasını oluşturuyor. Tavanda ad aynı şeyi görebiliyorsunuz. Böylece standart i3'e göre i3s'in alçak olduğunun açıkça görülmesi sağlanıyor. Ayrıca tampondaki detaylar da onu daha geniş gösteriyor.

SEVDİK
Yol tutuşunu, heyecan verici hızlanmasını

SEVMEDİK
Sert sürüşünü, fiyatını

KARAR
Ekstra denge güzel ama standart i3 de keyifli bir araç
★★★★☆

Sadece daha hızlı görünmekle kalmıyor, güncellenen motoruyla 181 bg/270 Nm gibi bir güç üretiyor; standart model ise 168 bg/250 Nm değerlerine sahip. Bu sayede oldukça atak bir şehir içi aracı oluyor. Standart i3'e göre 0-100 km/s hızlanmasında 0.4 saniye daha iyi. Gaz pedalına bastığınızda, ön camın önündeki manzaranın çabucak kaybolmasıyla çevik yanını hissediyorsunuz. Sırtınız da arkaya doğru yaslanıyor.

Enerji, 2016'da i3 için tanıtılan 94 Ah/33kWh bataryadan geliyor. Güç, arka tekerleklere aynı tek kademeli şanzımanla aktarılıyor. Standart i3 gibi S versiyonunu, 647 cc'lik iki silindirli benzinli motoru menzil artırıcı olarak almanız mümkün. Bu durumda potansiyel menzile 150 km civarında eklenti oluyor. Yine de biz tamamen elektrikli modeli test ettik.

Şehir içi yollarda daha sert süspansiyonu hissediyorsunuz. Sürüş Lizbon'un ama Arnavut kaldırımlarında sarsıntılı. Virajlar açısından daha iyi ama orta ve hızlı virajlarda kendini evinde gibi hissetmiyor. Kısa aks aralığına karşın çok yüksek bir araç ama standart i3'e göre limitleri daha yüksek. Şehir içi hızlarında ise evinde gibi.

BMW i3s modeli, i3'e göre 2 bin 905 sterlin daha pahalı; bu da benzinli motoru da olan i3s'in 40 bin sterlinden daha pahalı olması demek. Şehir içi otomobili için pahalı; yine de hızlı ve çekici. Yeni versiyon ise daha keyifli hızlanmalar ve daha iyi yol tutuş getiriyor. Hızlı hatchback kadar olmasa da daha tepkili ve daha dengeli. En hızlı, en eğlenceli i3'ü istiyorsanız, işte burada. En güçlü yanı ise, çekici, yenilikçi kabini, dış tarzı ve şehir içi sürüşler için yeterli alan ve menzil sunması.


BMW i3s daha alçak ama güzel bir görüş açısına sahip


Karoser Lizbon güneşinde parlıyor, ama Arnavut kaldırımlarından geçmek kolay değil

BMW i3s (tamamen elektrikli versiyon)
> **Fiyat** £36,975 > **Motor** 181 bg, 270 Nm elektrikli motor (647 cc 2 silindir benzinli menzil artırıcı opsitonel) > **Aktarma** Tek kademeli otomatik, arkadan itişli > **Performans** 6.9 sn 0-100 km/s (7.7 sn menzil artırıcı için), 160 km/s, 280 km, 0 g/km CO2 > **Ağırlık** 1265 kg > **Satış tarihi** Şimdi

Gavin Green

DENEYİMİN SESİ

"Değişim çok büyük. SUV modellere olan yoğun istek, otomobil endüstrisinin motor verimliliği üzerine yaptığı tüm iyi işleri mahvetti"



Eski CAR editörü Gavin Green, araziye çıkmak için 4x4'leri seviyor ama normal hayatta otomobil onun için yeterli

LONDRA'NIN DEVASA bir SUV otoparkına dönüştüğünü fark ettiniz mi? Dünyadaki diğer büyük şehirler için de aynı durum geçerli. Kafamı pencereden çıkarıp baktığımda, 10 araçtan dördünün SUV olduğunu görüyorum.

SUV ve onun daha az yetenekli yancısı crossoverlar, dünyanın en hızlı büyüyen pazarını oluşturuyorlar. Neredeyse her otomobil üreticisi bu trene atladı. Porsche ve Jaguar, artık spor otomobil değil daha çok SUV üreticisi oldular. Alfa Romeo ve Maserati tavanlarını yükselttiler, tasarımlarını buna uydurarak daha fazla kar arayışına girdiler. Lamborghini ve Bentley de aynı şeyi yapıyor; Rolls-Royce da yakında böyle bir modelle karşımıza çıkacak.

BMW'de X modellerini 1'den 6'ya kadar bulabilirsiniz; ekstra büyük olarak ise 7 modeli gelecek. Range Rover'ın dört modeli var ve hepsi çamurdan uzak Şanghay gibi fuarları hedefledi. Beşinci model söylentileri de var. Avrupa'da en çok satış yapan Kia, Hyundai, Mitsubishi, Jaguar, Porsche, Lexus, Volvo ve Maserati modeli SUV veya crossover. Hiç kimse bunu öngörememişti; buna Land Rover veya Jeep (öncüler) veya neredeyse otomobil gibi sürüşü olan ilk SUV'u yapan BMW de dahil.

Yerden yükselme trendi, obeziteyi tetikleyen kola boyutlarının artması gibi ABD'de başladı. Buradaki SUV yoğunluğunun, yakıt ekonomisine korkunç zarar verdiği tahmin ediliyor. Amerika'da 70'lerin ortasında ve 80'lerin başında satılan yeni araçlarla birlikte yakıt ekonomisi yüzde 60 iyileşmişti. Sonraki 25 yıl ise bu rakamlarda gelişme yaşanmadı.

Oysa 25 yıl içerisinde yakıt verimliliğinde büyük teknik gelişmeler yaşandı. Dört supaplı motorların adapte edilmesi, altı ileri vites kutusu, düşük yuvarlanma direncine sahip lastikler ve gelişmiş aerodinamileri bunlar arasında sayabiliriz. Peki ama neden ortalama rakamlarda iyileşme yaşanmadı?

Çünkü Amerikalılar SUV'lara ve pick-up modellerine aşık oldular. 1982'de ABD pazarında otomobillerin payı yüzde 80'di ve SUV ile pick-up'lar sadece yüzde 20'lik paya sahiptiler. 25 yıl sonra bu oran 50:50 oldu. Büyük ve daha fazla yakıt tüketen araçlara geçiş, otomobil endüstrisinin yaptığı tüm iyi işleri mahvetti (bunu kim umursar, SUV'larda daha fazla kar var). Yine de bazı gelişmeler oldu. 2016 yılı için Amerika'da satılan yeni araç ve kamyonların ortalama yakıt tüketimi, elektrikli ve hibrit araçların artışına karşın 1982'ye göre sadece yüzde 20 civarında daha iyi (ortalama Amerikan otomobili, ortalama bir SUV veya pick-up modeline göre yüzde 35 daha verimli).

Şimdi burada da aynı şey oluyor. 2016'da İngiltere Motor İmalatçıları ve Tüccarları Derneği, ortalama yeni otomobil CO_2 emisyonları, elektrikli ve hibrit araçların yüzde 23 artış göstermesine, teknolojik gelişmelere karşın 2015'e göre yalnızca yüzde 1.1 iyileşti. Neden mi? Çünkü SUV ve crossover modellerinde yüzde 23'lük patlama yaşandı. Onların CO_2 emisyonları, küçük sınıf araçlara göre ortalama yüzde 27, orta segmente göre yüzde 16 ve lüks sedanlara göre yüzde 14 daha kötü. David Attenborough'un Mavi Gezegen II'de söylediği gibi, daha fazla CO_2 okyanuslar, mercan resifleri, insan sağlığı ve kutup ayıları için kötü.

2017 rakamları henüz açıklanmadı ancak yeni araç CO_2 emisyonlarında artış yaşanmış gibi görünüyor, hem de dizel araç satışları bunu indirmeye çalışmış olsa bile. İngiltere'de satılan yeni SUV'ların neredeyse tamamı dizel; diğer araç sınıflarıyla büyük bir fark var. Torklu dizel motorlar, SUV'un ağırlığını iyi telafi ediyor. Dizeller, Motor İmalatçıları ve Tüccarları Derneği'ne göre benzinlilere göre yüzde 20 civarında daha az CO_2 üretiyor. Peki kullanıcılar kirli dizelden benzinliye kaçarken SUV'lar, aslında sedanlar, stationlar ve hatchbacklere göre daha fazla CO_2 emisyonuna sahipler.

Dizel satışlarındaki azalma SUV'lara da yansıyacak mı? Şimdilik öyle görünmüyor. Bunun yerine daha fazla hibrit elektrikli ve yüzde 100 elektrikli SUV göreceğiz. SUV'ların mimarisi de değişecek. Daha hafif, daha alçak ve daha otomobil gibi olacaklar. Bu modayı yönlendirenlerin başında tüysiklet Citroën C4 Cactus; SUV'dan daha çok hızlı hatchbacklere yakınlaşan Porsche Macan; Volvo'nun yakında çıkacak üç silindirli bebeği XC40; akıcı spor otomobil tarzına sahip yeni Jaguar E-Pace gibileri geliyor.

İronik biçimde SUV'ların popülerliği devam edecek, ama uzun dönemde onlar daha az SUV olacaklar.

Mark Walton

TEDAVİ EDİLEMEYEN HASTA

"Bizi affedin, Lamborghini konusunda koyunlar gibi yoldan saptık"



Editörümüz Mark'ın favori papamobili hangisi mi? 1982 Leyland kamyon

ROMA PİSKOPOSU, Para Francis, etrafına bakıyor, kendi aracı papamobili görüyor. Bu ona gerçekten utanç verici geliyor. Bu yüzden Francis etrafındakilerle konuşuyor ve şöyle diyor: "Gerçek Kilise'nin papasıysam, sizce de daha iyi bir araca binmem gerekmez mi?" Güneşin batışından doğuşuna kadar bu Mercedes G-Wagen, ekstra büyük camlar ve bakımevi trabzanlarıyla kirleniyor.

Kabul ediyorum, bu bir gemi konteynırı kadar aerodinamik. İnsanlar bu aracı gördüklerinde, 'Otomobilin papamobile benziyor' diyorlar ve bunu iyi anlamda söylemiyorlar. Bunların arasında kimler var, kim papaya, papaya ait olması gerekeni verecek? O halde gidin ve işinizi yapın.

Bu yüzden piskoposlar kendi aralarında konuştular ve papanın yeni bir araca ihtiyaç duyduğuna karar verdiler. Yeni bir araç ayarlandı ve bu en doğrusuydu. Aracın adı, Lamborghini'ydi.

Ama Francis yeni aracını gördüğünde sinirlendi. Piskoposlar ve kardinaller için Lamborghini, Vatikan bayrağına ithafen beyaz renkli araç, sarı çizgilerle tamamlanmıştı. Francis onlara şöyle seslendi: "Bak! Bununla nasıl dolaşabilirim? Bu akıllı da kim? Halkın adamı olmak için Buenos Aires'te Renault 4 kullandığımı hatırlamıyor musunuz? Hem de 911 Turbo'yu insanlardan gizlice uzakta tutarken..."

Francis ellerini birleştirdi ve başını salladı: "Eğer Lambo'yu siyah renkte sipariş etseydiniz, belki de koyu camları olan mat gri renkte, bunu trafiğe karışıp kullanabilirdim. Ama bu? Bununla çok garip görünebilirim..."

Piskoposlar çok korkmuştu. Lamborghini sipariş etmek için çok fazla düşünmüşlerdi. Ayrıca kabininde de özel olarak seçilmiş beyaz ve siyah alcantara vardı. Tüm vatikan papanın kızgınlığıyla titredi. O gece lambalar saatlerce açık kaldı çünkü piskoposlar kavga ediyor, bu zor durum için çözüm arıyorlardı. Biri çaresizce, "Fabrika bu aracı geri almaz mı?" diye sızlandı. Ama bu imkansızdı, Lamborghini PR departmanı çoktan bir basın bülteni yayınlamıştı. Başka bir fikir adamı, "Belki mat siyah kaplama iş görebilir?" demişti. Ama bu da çok gangster işi olacaktı.

Bu yüzden piskoposlar papaya gittiler ve şöyle dediler: "Bizi affedin, biz Lamborghini konusunda koyunlar gibi yoldan saptık. Tek bir çıkış yolu olduğuna inanıyoruz... O da aracı yardım amaçlı açık artırmaya çıkarmak."

Francis gözlerini kapadı ve beş dakika boyunca ne düşüneceği üzerine meditasyon yaptı. Bazılarının dişleri titriyordu ama hiçbir şey söylemedi. Piskoposlar çok korkmuştu. Yine hiçbir şey söylemedi. Ta ki kardinallerden biri hafifçe öksürene kadar. Francis gözlerini açtı ve tek kelime etti: "Güzel!" Ama öyle bir söylemişti, aslında işler hiç de 'güzel' değildi.

Bir seremoni ayarlandı. Automobili Lamborghini'nin başındaki isim Stefano Domenicali Vatikana geldi. Böylece beyaz Lamborghini açık artırmada satılıp, papanın hayır kurumlarına aktarılmadan evvel buna tanıklık etti. Papa Francis oldukça ağırbaşlı hareket etti. Konuklarının ellerini sıktı. Ayrıca eski Mercedes papamobilin de fotoğraflama için orada bulunmasında ısrar etti. Piskoposlardan biri ona kalemi uzatıp papanın kaputu imzalamasını teklif etti. Francis imzaladı ama güneşten gelen gerçek bir ışıkla birlikte onun anlaşılmaz el yazısı hislerini ele verdi.

Ardından Francis haç işareti yaptı ve Lamborghini'yi kutsadı. Bunu yaparken, "Sana minnettarım, benim için dua et" dedi. Herkes onun gerçekten ne demek istediğini anlamıştı.

Tanrı verir ve Tanrı alır. İşte ders de burada biter.



RAHAT UYU ENZO, HER ŞEY YOLUNDA

Ferrari'nin 70. yılını kutlamak adına yaptığı LaFerrari Aperta, tek bir amacı olan üstü açık bir hiper otomobil: Otomotiv konusunda zevkleri, Enzo'nun ekibinden daha iyi kimsenin yansıtamayacağını tüm dünyaya hatırlatmak.






Şans yüzümüze güldü. Aksi olsaydı Panda ile yola çıkacaktık



Böyle harika bir şey elde etmek için 10 bin saat pratik gerekiyor. Yada 70 yıl

diklerinden çok etkilendim ve büyük bir merak içerisindeyim.

Şansımız yaver gitmeye devam ediyor. Kış aylarının ilk günleri, aynı zamanda yazın ortasından kalma bir gün gibi izlenim veriyor. Yolun karşısında Scuderia'nın parıldayan Formula 1 merkezi güneşle yıkanıyor ve gökyüzü parlak bir maviyle kendisini gösteriyor. Matteo adamım, bize bu aracı paketleyebilir misin?

8:37 Ferrari'nin medya ofisi, Maranello

Bir başka espresso, bir başka sunum sayfası. Ferrari'nin LaFerrari'sini ilk kez görenler için yapılan tanıtıma hoşgeldiniz. Birçok slayt var çünkü LaFerrari basit bir otomobil değil. Sadece hibrit güç ünitesi bile başlı başına ayrı bir konu (turbosuz 789 HP üreten 6.2 lt V12 ve hibrit KERS sistemi 950 HP güç üretiyor; aynen 2014'teki coupe gibi). Bu büyüleyici bir özellik ve Ferrari, bu otomobille her şeyi isteyenleri hedefliyor. Evet, LaFerrari böyle bir otomobil.

Duvardaki saat akmaya devam ederken detayları büyük bir dikkatle takip ediyorum. V12 motorun geliştirilmiş ECU'su bile kısa mesafe koşucuları gibi bataryayı şarj ediyor ve tam da ihtiyacınız olduğunda gücü hazır ediyor. Karbon monokok şasinin Enzo'dan daha sıkı olduğunu henüz öğrendim (yüzde 20 daha hafif olmasına karşın yüzde 27 daha sıkı). Ayrıca aracın ağırlık merkezinin 30 mm alçalmasıyla Fiorano'da 0.3 saniye daha iyi tur atabildiğini öğrendim. Bu, söylenene göre 38 HP kazanıma eşdeğer.

Ferrari mühendisi Matteo Lanzavecchia, aracın her detayıyla ilgilendi. LaFerrari'nin üstün mühendisliğini her yanıyla anlattı. Ama iki zorlukla karşılaştı. Birincisi dışarıda beni bekleyen araç bir LaFerrari Aperta'ydı ki sunumu, bu aracı kapsamıyordu. Sınırlı üretime sahip Aperta'yı basın mensuplarına test ettirmek planlarda yoktu. Ben ilk olacaktım. Bu konuda slayt yoktu, bu yüzden tavanı olmayan hiper otomobilin mühendisliğini yeniden nasıl yaptıklarını anlatmak zorundaydı (Kısaca şöyle: Radyatörler yeniden konumlandırıldı, kokpit üzerinden, altından ve etrafından geçecek hava akımı için yeni aero paketi yapıldı, güç ünitesi yönetim sistemi coupeden çıkarılan derslerle güncellendi, tavanın olmayışı sebebiyle karbon tüp şasi elden geçirildi).

Ve diğer problem. Yine dışardaki beni bekleyen LaFerrari Aperta ile ilgili. Onun için 1947'den beri performans mühendisliği hakkında öğrendiklerinin vücut bulmuş hali diyebiliriz. Onlarca yıllık çaba ve yatırımın ardından, ortaya hızlı ve güzel otomobiller çıkardılar. Her konsepti, her eğimi, her motoru kendini kanıtladı. Ayrıca motorsporlarında da üstünlüklerini sergilediler. Şimdi ise burada Ferrari'nin profesyonel güvenliklerinin bile çocuklar gibi kıkırdadığı bir otomobiller birlikteyiz. Lanzavecchia'nın söyle-

9:42 Ferrari'nin ön kapısı, Maranello

Arşimet, "Bana bir dayanak noktası verin, dünyayı yerinden oynatayım" demişti. Aracın kapısı mekanik bir kolla açılsa da, sanki kapıyı açtığınızda farklı bir etki yaratıyor ve kalbinizin devir saati sonuna kadar yükseliyor. Bir elinizi sürücü koltuğunun kafalığına koyuyorsunuz ve içeriye geçiyorsunuz. (Bu düşündüğünüzden daha kolay; parlak siyah karbon eşikler, ön tarafa doğru büyük bir eğime sahip.)

Bu noktada aracın tüm kontrolleri sizi sarıyor ve kendinizi Aperta'nın muhteşem rakamlarından alamıyorsunuz. Bu yılın başlarında bir araç açık artırmada 7.5 milyon sterline satılmıştı ve bu yeni bir araç için rekor oldu. Koltuğa geçtiğinizde, dört noktalı emniyet kemerini bağladığınızda, direksiyon omuzlarınıza doğru geliyor ve karşınızda Ferrari logosu tüm ihtişamıyla duruyor. İşte bu noktada en başta yaşadığınız yoğunluğun tersi gerçekleşiyor. Aperta'nın sürüş pozisyonu o kadar güzel ki 488 kullanmış biri için hemen tanıdık geliyor. Avuç içleriniz kuruyor, kalp atışlarınız normale dönüyor ve panik hali, yerini sakin bir denize bırakıyor. Bunu gülümseyerek fark ediyorsunuz.

Koltukların beklediğinizden biraz daha fazla süngeri var ve anatomik olarak karbon tüpün içerisine güzelce yerleştirilmiş. Alçak tavana ve aracın alçak ağırlık merkezine uyum sağlıyor. Ergonomik olarak çok başarılı. Kare şekilli direksiyon ise, istediğiniz kadar size yakınlaştırılabiliyor ve böylece Schumacher tarzı bir stile sahip olabiliyorsunuz. Sinyal düğmeleri, manettino sürüş modları ve tümsekli yollar için aracı biraz daha yumuşak yapan düğme gibi gerekli her şey elinizin altında.

488'de olduğu gibi geri vites, manuel ve otomatik şanzıman modlarına geçiş koltukların arasındaki karbon fiber bölümde yer alıyor. Oldukça pahalı görünen hava kanalları, Star Wars'daki Ölüm Yıldızı'nın metal hali gibi ve kendi alanında tam da istediğiniz gibi ayarlanıyor. Bu kanallar, Fiorano'da dehşet saçarak dolaşacağınız kadar sıkı, ama hiçbir zaman sert durmuyor. Sadece bu ve sürüş pozisyonu bile tek başına çok güzel. Ferrari, insan-makine arasındaki bağlantıyı en iyi şekilde kuruyor. Evet, artık dünyaya dönme vakti.

Gümüş difüzör kanatçıkları, mekanik olarak birbirine bağlı ve aktif arka kanatla birlikte çalışıyor





SONBAHARDA DÖKÜLMÜŞ YAPRAKLAR, APERTA'NIN RÜZGAR TÜNELİNDE ŞEKİLLENMİŞ YAPISININ ARDINDAN HAVADA UÇUŞUYOR

Her şey, neredeyse her şey yerli yerinde





ELEKTRİK MOTORUNUN HER ZAMAN HAZIR OLMASIYLA VİTES DÜŞÜRMEYE GEREK KALMIYOR, AMA BUNU YİNE DE YAPMAK İSTİYORSUNUZ



LaFerrari'nin tasarımı, 60'lı yılların yarış otomobilleri ve uçaklardan esinleniyor


Hibrit sistem olmasa bile V12 789 HP üretecek kadar iyi...

10:37 SS12 yolu

Hiçbir boşluk yoktu ama aynalarımdaki BMW X5 bir anda kayboldu, beni geçti, ilerideki araçların önündeki kamyonu da geçti. Ardından gaza dokunarak Aperta ile ayı şeyi yaptım. Hassas direksiyon her hareketimi algılıyor ve her değişime yanıt veriyor. Oldukça hızlı çalışıyor ve LaFerrari'nin ön bölümü de oldukça çevik. Bu sayede şehir dışı trafiğinde ustaca geçişler yapmanızı sağlıyor. Bu hızda bile LaFerrari'nin direksiyonu özel olduğunu hissettiriyor ve benim yeni en iyi arkadaşım oluyor.

Manettino'nun en uysal ayarları ve bozuk yol modu açıkken, sizce bu otomobil nasıl oluyor? Rafine mi? Konforlu mu? İnanamayacağınız kadar iyi. Elbette arkanızdaki V12, hibrit sistemi ve burunda saklanan yumuşak tavanla bunu yapıyor (çıkarılabilir sert tavanı merkezde bıraktık, yağmur yağmayacak gibiydi). Aperta gerçekten çok rahat ilerliyor. Sürüş son derece akıcı, güç ünitesi sakin ve kokpit bile cennete açılıyor gibi. 100 km/s hızda bile bağırmadan konuşabiliyorsunuz.

Trafik giderek azalıyor ve yol yükseliyor. Aperta kıvrımlı şeritlerde yavaş trafiği anında geride bırakıyor. Güç ünitesinin elektrikli motoru her zaman hazır bekliyor. Böylece geçiş yaparken vitesleri düşürmeniz gerekmiyor. Ama direksiyon kolonuna bağlı vites kulakçıklarıyla oynamak ve V12'nin akustiğini dinlemek çok güzel oluyor.

Tepelere geldikçe yalnız ilerlemeye başladık. Güç lüksü getiriyor ve LaFerrari bunu fazlasıyla aşıyor. Hızla değişen manzara, harika görünüyor. Kış güneşi, tepelerde güzel ışık oyunları yapıyor. Yol üzerinde sonbaharda dökülmüş yapraklar var ve hepsi Aperta'nın rüzgar tünelinde şekillenmiş yapısının ardından havada uçuşuyor.

ORTADAN MOTORLU MUHTEŞEM FERRARI V12'LER

Tüm Ferrari V12'ler özeldir, ama ortadan motorlu V12'ler zirvededir



DAYTONA KAZANANI 333 SP 1994
Ferrari 20 yıl kadar spor otomobil yarışlarından uzak kalmıştı ama Momo parçalarının patronu Maranello'ya baskı kurdu ve geri dönüş otomobili yapmalarına ikna etti. Dallara'dan gelen ilk şasi karbon ve alüminyumdandı. Motor ise saf bir Ferrari'ydi. V12 motorun, 1990 F1 otomobiliyle yakın bağlantıları vardı. Hızlı ve oldukça kuvvetli 333 SP kutudan çıkan bir kazanandı. 1998'de Daytona 24 Saati kazandı.



ALESI'NİN ROKETİ 412 T2 1995
1995'te Ferrari'nin devasa V12 Formula 1 motor yarışlardaki performansından daha çok başka sorunlarla gündeme geliyordu. Tasarımcı John Barnard'ın yarış otomobili o kadar da iyi değildi. Peki ama kimin umurunda? Tipo 044 harika bir sese ve güce sahipti. Jean Alesi, Kanada'da kazanmış ve sevinç göz yaşlarını ortaya çıkarmıştı. 1995 sezonu bir dönemin de sonu olmuştu: V12 ve Alesi yerine, V10 ve Schumi geldi. Ayrıca bolca zafer.



TEK BOYNUZLU AT 250 LM 1963
Herkes 250 GTO'dan söz eder ve güzeldir ama LM çok daha etkileyici bir otomobildir. İlk kez 1963'te göründü ve V12 motoru tam da istendiği gibiydi. Ferrari, ortaya yerleştirilmiş motoru birkaç yıl önce 246P/156P Formula 1 otomobilinde denedi. Önden motorlu kuzenine göre daha zarif, daha etkileyici ve efsanevi kaputuyla 250 LM, oldukça nadir bir araç.



KORKUTUCU! ENZO 2002
F50 kendine has fanlara sahip ama onlar epey geçmişte kaldı. Ferrari 90'lardaki F60 hiper otomobil serisini, turbo V8 F40 ile devam ettirdi, ardından V12 Enzo geldi. Bu, bir Ferrari'nin özel olması için güzel olması gerektiği kuralını da bozuyor. Oldukça sıra dışıydı ve kokpiti Vettel'in Rolls-Royce'ta gibi görünmesine yol açacak kadardı. Enzo garip küçük bir direksiyonunun yanı sıra son derece güzel göstergelere sahipti.

Tavansız Aperta bunların hiçbirini filtrelemiyor. Güneş yüzünüzü ısıtıyor ve V12 motorun tüm güzelliği, ruhu sizinle birlikte oluyor. Şu anda üretilen en harika motoru mu? Öyle olmalı. Otonom sürüşün ve elektroniklerin popüler olduğu günlerde, her biri üç gün boyunca elle, beş farklı temiz atölyede yapılan bir motorla birlikte olmak muhteşem.





Elektronik yardımcılar hassas ve sezgisel. Kalkış kontrolünü kapatmak büyük eğlence demek



11:34 Oldukça özel bir yol

Ana yoldan çıkıyoruz ve SP30'a giriyoruz. Burası haritada bir cennet gibi görünüyor. İkinci jenerasyon Golf önümüzde bizimle aynı virajları dönüyor ama ancak bizi üç viraj tutabiliyor. Aperta hemen arayı açıyor ve güç ünitesi en ufak dokunuşlarda bile canlı olduğunu hissettiriyor. Aracın sağ ayağıma verdiği tepkiler çok keyifli. Direksiyon da, adeta beyniniz için ayarlanmış gibi tepkiler veriyor. Ferrari'nin hedefi tepki süresiydi; dördüncü viteste 2500 d/dakika'da tam gazda, o zamanlar önden motorlu V12 öncüsü olan F12'nin süresinin yarısı kadar tepki süresi var. LaFerrari'de gaza basıldıktan 0.1 saniye sonra motor tam performansının yüzde 90'ını veriyor; F12'de ise bu süre 0.3 saniyeydi.

Carabinieri'ler bize bulaşmadı ve bir dizi evin olduğu yerden geçerken, üç yaşlı adam karamel yüzlü suratlarıyla bize güldüler. Ortak bir dilimiz yok ama onların yüzlerindeki keyfi anlamak için Google Translate gerekmiyor. Bizi el işaretiyle oturmaya davet ederlerken biri de torununu çağırdı. Küçük adam geldiğinde yüzünde bir gülümseme oldu ve küçük elleri aracın sıcak renkli boyasında gezinmeye başladı. İşte Ferrari bu yüzden özel kalmaya devam ediyor. Her zaman duyulara ve zevklere hitap etmeyi başarıyor.

Bitmek bilmeyen U virajlarla birkaç dakika daha oynadık. Aperta yükseklere doğru giderken bizi de farklı hislere taşıyordu. Her şey çok çabuk olmaya başladı. Sahip olduğu tüm hızı hayal edebileceğinizden de çabuk verebiliyor. Ani ve hızlı. Karbon seramik frenler ise hafif bir pedal dokunuşuyla birlikte kuvvetli bir durma gücü sergiliyor. Onunla fren testi yapmak ise, moleküler seviyeye inmenize yol açabilir. Rejeneratif fren sisteminin karmaşık yapısına karşın pedal hissi gerçekten muhteşem. Her şey benzer hibrit sistemine sahip Honda NSX gibi harika biçimde çözülmüş. (LaFerrari sistemi ön/arka olarak ayırıyor bu yüzden ön taraf etkilenmiyor ve ECU arkadan fren ile rejeneratif sistemi ayarlıyor). Daha da şaşırtıcı olanı yüksek performansına karşın, konforlu da olabiliyor.

Sonunda hızlı bir ritim yakaladık. İkinci ve üçüncü viteste geçilen virajlarda dans ediyoruz. Yol yukarıya doğru devam ediyor. 6000 d/dak'ın üzerine ve hatta bazen 9000 d/dak sınırına kadar çıkıyoruz. Ardından her dar U virajda birinci vitese geri dönüyoruz. Yaşananlar fiziksel bir şiir gibi. Gerçek üstü bir keyifle virajları geçtik. Aperta'nın beceri seviyesi çok yüksek, çok sert ve çok hassas. Tüm bunlar size büyük güven veriyor ve Ferrari'nin Pirelli lastikleri de buna katkı sağlıyor. Bu araçla ne kadar sıkı çalışırsanız onu vermeye hazır.

Bunun sebebi belki ultra rijit tüp, belki de muhteşem ağırlık dağılımıdır. Ne olursa olsun Aperta sadece en hızlı otomobillerden biri değil, en heyecan verici olanlardan biri. Aynı zamanda en dost canlısı; sanki F1 güç ünitesi bir Lotus Elise'e yerleştirmişsiniz gibi. Bu kadarını beklemiyorduk.

Sonrasında gücümüz ve vahşi tempomuz, trafik sebebiyle kesildi. Onunla sonra daha sıkı zaman geçirmek istiyoruz. Ama muhtemelen bir dahaki sefer hiç olmayacak. Bunu net söyleyebiliriz.



Yeni kapılar lütfen
Aperta'nın kapı mekanizmaları yeniden tasarlandı. Ayrıca yeni hava girişleri ve ön çamurluklar var. Karbon eklentiler Aperta'ya özgü.

Aero meselesi
Revize edilmiş aerodinamiler, açık kokpit etrafındaki havayı yönlendiriyor. Ferrari camlar kapalıyken üstü açık Aperta'nın coupe ile aynı sürüklenmeye sahip olduğunu ifade ediyor.

Yere basma gücü
Aracın altındaki sıcak havayı telafi etmek adına Aperta'da daha büyük hava girişleri var ve gövde altı daha alçak. Böylece yer etkisi artıyor.

Geçmişten izler
Tasarımcı Flavio Manzoni, LaFerrari'nin geçmişten izler taşıdığını şöyle ifade etmişti: "Mimar Renzo Piano tasarım, geleneğin sağduyusu ve modernliğin cesaretinin buluşmasıdır demişti."

OTURAKLI SÜRÜŞÜ SİZE BÜYÜK BİR GÜVEN VERİYOR VE BUNU HER VİRAJDA SAĞLIYOR



APERTA'YI ANLADIKÇA SÜRÜŞTEN DAHA FAZLA KEYİF ALIYORSUNUZ



Oldukça hızlı ve düşük sürüklenmeye sahip Aperta, coupe'den 65 kg daha ağır ama yolda her açıdan bir coupe gibi ilerliyor. Hem de daha fazla sese sahip ki bu çok daha güzel

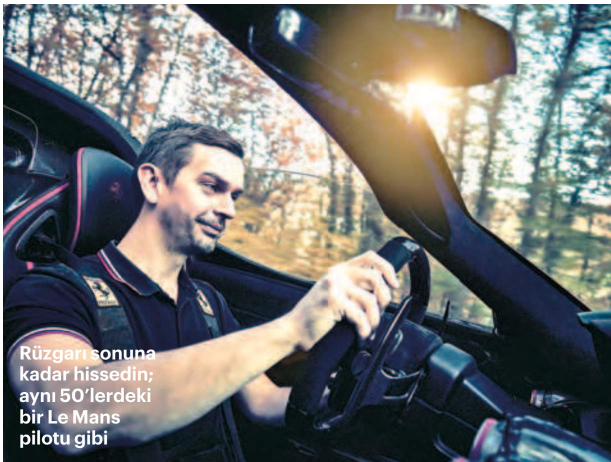
2.3 kWh batarya 60 kg ağırlık getiriyor ama 950 HP bununla çok rahat baş ediyor...

14:47 Lastikleri zorlamaya devam

Yol, bazı sebeplerden ötürü parçalanmıştı. LaFerrari bunların arasından sorunsuzca geçiyordu. Sadece sizi taşımakla kalmıyor, aynı zamanda sizinle bir dost oluyor. Ferrari, sizi bir yerlere götürme konusu üzerine sıkı çalışmış. Aperta yola büyük bir uyum sağlayarak ilerliyor. Virajlarda bir kedi gibi ama gerektiğinde de uysal.

Bir ara SP26 yolunda kendimizi Ferrari'nin geliştirme pilotları gibi hissettik. Çünkü her virajın tadını çıkarıyorduk. Biliyorum, yarım saatten kısa bir süre sonra Marenello'da olacağız ve Aperta'yı bırakacağız. Onu hayatımda son kez kullanmış olacağım ve üzülerek sıcak V12'sini kapatacağım.

Sebebini açıklayamam; belki aracın değerini düşünmem, belki benim direksiyon başındaki ortalama yeteneklerim ve belki de LaFerrari Aperta'yı kullanan ilk yazar olma ama aynı zamanda bir uçak kazası yapma potansiyelim buna sebep olabilir. Sonuç olarak Yarış moduna geçip, çekiş kontrolünü de kapatıp tepelerde Gilles Villeneuve gibi sürüşler yapmak anlamsız geldi.


Rüzgarı sonuna kadar hissedin; aynı 50'lerdeki bir Le Mans pilotu gibi

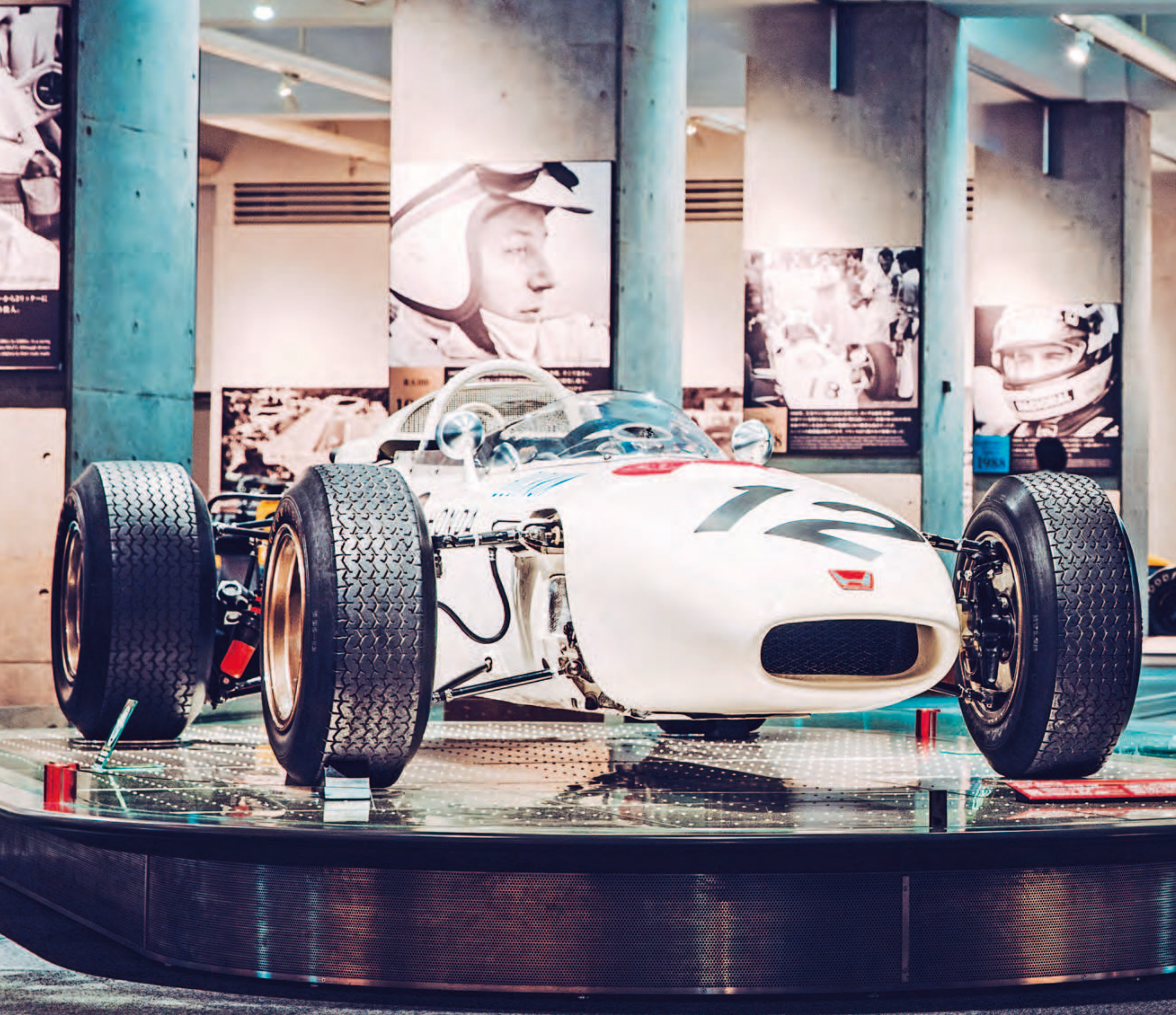
Yine de virajlarda daha sert sürüşler yaptım, daha geç fren yaptım, viraja daha fazla hız ve istek taşıdım. Aperta bu tür durumlarda daha da iyi hissettirdi. Alıştığınızda daha keyifli oluyor. Pedalları adeta bir müzik enstrümanı gibi. LaFerrari hiçbir zaman gecikme yaşamıyor. Her zaman güçlü, yol tutuşu sağlam ve V12 motoru neredeyse 10 bin d/dakika'yı görüyor. Arka lastiklerin aşırı zorlandığını, sanki beyninize bağlıymış gibi hissediyorsunuz. Otomobilin arka tarafı, 950 HP ile birlikte güzelce oynuyor. Ama bunu sonraki viraja avantajlı bir şekilde taşıyabiliyorsunuz. Elbette bunu gerçekleştiren de ultra hızlı direksiyon. Aperta her hareketinizi okuyor ve yenisini yapmaya hazır hissettiriyor.

Öğleden sonra güneş hızlı biçimde kayboldu ve gölgeler vadiye yayıldı. Soğuk hava açık kokpite girerken, beş saatlik sürüşün yorgunluğu da kendisini gösterdi. Aperta her türlü şartta başarılı olduğunu kanıtladı. Otomobilin üstün yeteneklerine ve hızına erişmek çok zor ama muhteşem şasisi buna izin veriyor. Yavaş trafiği rahatça aşarken, geçtiklerimiz ancak Aperta'nın kusursuz arka bölümünü, hareketli arka kanadını ve aktif difüzörlerini görebiliyorlar.

Aperta'yı kullanırken korkudan ziyade güven hissediyorsunuz. Yine de Şef teknik sorumlu Michael Leiters da, aracı satın alanların yeteneklerinin, Ferrari'den keyif almaları için önemli olduğunu belirtiyor. LaFerrari gerçekten inanılmaz. Kompleks bir araç, akıllı elektronikleri ve vahşi gücü, sürüşü asla olumsuz etkilemiyor. Bu bir mucize mi? Hayır, 70 yıllık çalışmanın ürünü.

LaFerrari Aperta

> **Fiyat** €1,860,000 (£1,660,701) + vergiler
> **Motor** 6262cc 48v atmosferik V12, 789 HP @ 9000 d/dak, 700 Nm @ 6750 d/dak + 161 HP e-motor, 950 HP and 900 Nm kombine güç
> **Aktarma** 7 ileri DCT, elektronik diferansiyel, arkadan itişli
> **Süspansiyon** Önde çift salıncak, arkada çok kollu, adaptif amortisörler
> **Performans** 2.9 sn 0-100 km/s, 6.8 sn 0-200 km/s, 15.0 sn 0-300 km/s, 350 km/s, > **Ortalama tüketim** açıklanmadı, 340 g/km CO2
> **Ağırlık** 1365kg (kuru)
> **Satış tarihi** (tükendi)
> **Karar** ★★★★★





car ÖZEL Honda'nın Koleksiyon Müzesi

SOICHIRO'NUN RUHU

Japonya'da kırsal bir bölge olan Tochigi'de, Louvre müzesinde görebileceğiniz türden sanatsal parçalar var. İşte bu dünyanın en harika Honda koleksiyonu...

ŞİRKETİN KURUCUSU Soichiro, 1952'de, ilk gerçek Honda olan Dream D-Type motosikleti yaptıktan sadece üç yıl sonra gerçek hedefini bulmak üzere Amerika'ya gitti. Burada dünyanın en hassas makine aletlerini gördü. Japonya'ya geri döndüğünde ise dünyanın en harika otomobil ve motosikletlerini yapmak için bu donanımı da getirmesi gerektiğine inandı. Ardından, yeni doğan şirketin işletme sermayesi sadece 6 milyon yen olmasına rağmen, makinelere o zaman için 450 milyon yen yatırım yaptı. Oldukça zor bir dönemdi, ama bu bile çok şey anlatıyor.

Bu; yeni Japon şirketinin nasıl, motorlu bisikletten Grand Prix motosiklet yarışlarının 250cc ve 350cc kategorilerinde başarı elde eden makineler ürettiğini açıklamaya yardımcı oluyor. Ayrıca Honda'nın içten yanmalı motorlarla, nasıl eş anlamlı hale geldiğini de anlatmata katkı sağlıyor. Çok geçmişe gitmeye gerek yok; Super Cub motosikletin üstten supaplı 49 cc motoruna bakmanız yeterli. Kullanım amacı açısından kusursuzdu ve toplam üretim adedi geçtiğimiz günlerde 1 milyonu geride bıraktı. İki stroklular gürültülü, kırılgan ve kirliyken; bu motor temiz, güvenilir ve sessizdi. Honda Super Cub'ı yaptı, ama aynı zamanda Super Cub da Honda'ya büyük katkı sağladı. Şirket o zamandan beri dört stroklu motorların güzelliği ve fonksiyonelliğine büyük bir ilgi gösteriyor.

Yüzlerce otomobil, motosiklet, robot, çim biçme makinesi, kamyonet ve üç tekerlekli araç içeren Honda'nın Koleksiyon Müzesi, bir firmadan bekleyeceğiniz son derece başarılı ve ilginç modelleri bir araya getiriyor. Bu modeller, markanın başarıya nasıl gittiğini gösteriyor. Burada sizi bekleyen harika araçlar var: Yenilikçi ilk jenerasyon Civic; hala dikkat çekici ilk NSX; son derece nadir Civic Type R; Honda'nın devrimci dört silindirli süper motosikleti CB750. 60'ların Britanya motosiklet endüstrisi karanlık çağını yaşarken, Honda'nın Ohio fabrikası ve Ar&Ge merkezi başka boyutlara geçmişti.

Bir başka sıra dışı parça daha var: Motocompo. Küçük, plastik gövdeli scooter, bir teyp kaseti gibi görünüyordu ve Japonya'daki 'Kei-car'ların bagajına sığacak şekilde tasarlanmıştı. Dolambaçlı egzozlarıyla eski F1 otomobilleri de sıra dışıydı ve onları burada görebilirsiniz. Elbette çekici olması mümkün olmayan çim biçme makineleri de sergileniyor. Soichiro eski zamanlarda hedefini şöyle ifade etmişti: "İnsanları mutlu etmek istiyorum."

Koleksiyon Müzesi'ne yapılacak bir ziyaret, sizi mutlu edecektir. ▸





Honda rakiplerini mağlup etmek için Grand Prix motosiklet yarışlarına girdi. 80'lerde ve 90'larda bir dizi iki stroklu başarı serileri elde etmeden evvel, NR dört stroklu proje ile yola çıktılar. Ama şirketin ilk aşkı her zaman dört stroklular oldu; özellikle V4 formatında olanlar. 1991'de çıkan RVF750 dayanıklılık yarışlarıyla öne çıktı

Honda her zaman dört stroklu motorların güzelliği ve fonksiyonelliğine büyük bir ilgi gösteriyor



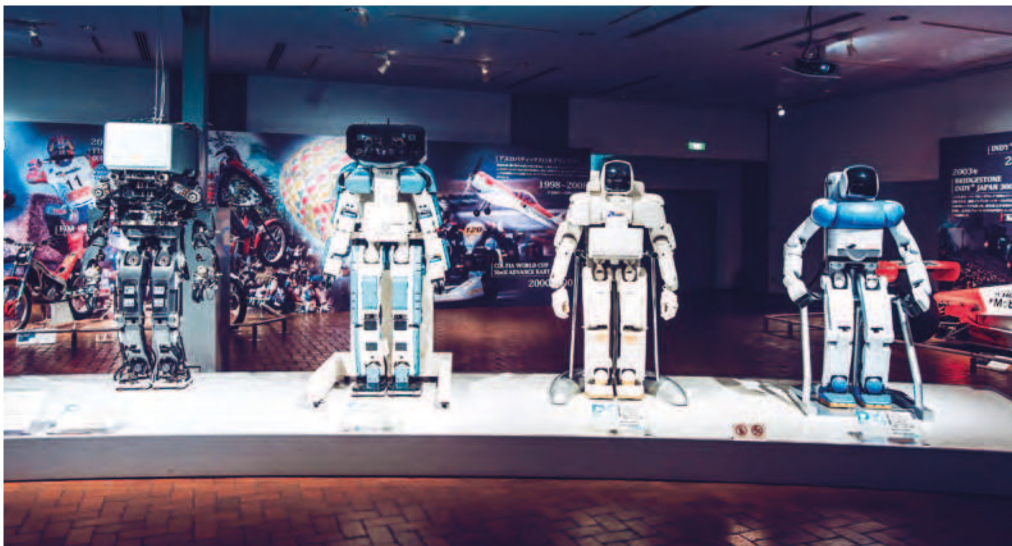
Hafif, yüksek devir çeviren motorlu, harika yol tutuşa sahip Civic Type R safkan nesilleri de burada (Civic, Integra ve NSX)



Giriş bölümünde, S500, Super Cub ve Ginther'in RA272 Grand Prix otomobiliyle güçlü bir başlangıç yapılıyor. Çıplak motosiklet ise, Honda'nın RC213V MotoGP yarış motosikletinin yol versiyonu

İnişler ve çıkışlar: Turbo Honda V6 ile gelen başarılar Williams, Lotus ve McLaren F1 otomobilleriyle geldi. 2006 aracı RA106 ise, 1960'lardan beri Honda F1 takımının mühendisliğini yaptığı ilk araç oldu. Jenson Button'ın ilk GP zaferi, onun da tek galibiyeti oldu

Honda'nın robot projeleri konusunda neden bu kadar ısrarcı olduğunu merak ediyor olabilirsiniz. Devasa Ar&Ge harcamalarıyla yavaş tempoda koşabilen dost canlısı robottan, penaltı atışı yapan robota kadar birçok model yapıldı. Ama bunlardan elde edilen uzmanlık her alana uygulanabilir. Honda'nın MotoGP yarış motosikletlerindeki cayroskop bazlı denge sistemi, Asimo teknolojisiyle geliştirildi. Kendi kendini dengeleyebilen asistan teknolojisini kullanıyor.



Motoru safkan bir Honda olsa da, Fastback S600 Avrupa etkilerini gösteriyor. Soichiro, aracı kırmızıya boyamak için Japonya hükümetine gitmek zorunda kalmıştı çünkü bu renk, acil durum araçlarına ayrılmıştı

Kullanışlı ve havalı TN360 pick-up, Honda'nın ilk seri üretim dört tekerlekli aracı T360'ın varisiydi



Honda: Gelecek

CEO TAKAHIRO HACHIGO İLE GELECEK ÜZERİNE

“Kendimizi dünyanın bir numaralı mobilite şirketi olarak görüyoruz”

Honda CEO’su Takahiro Hachigo



> **“2019’da Avrupa’da** Urban EV’yi pazara sunacağız [Sports EV modelinin şehir otomobili versiyonu, sağdaki fotoğraf]. Özel olarak bir elektrikli araç platformu yapacağız ve Urban EV de bunu kullanacak. Sports EV Concept ile sürüş keyfini maksimuma çıkarmak istiyoruz. Sports EV’yi üretme konusunda bir plan yok, bu Avrupa ve Japonya’dan gelecek tepkilere bağlı.”

> **“Bu elektrikli araçları** Honda markası adına ikonik araçlarla birlikte konumlandırıyoruz çünkü elektriklilere geçişi hızlandırmak istiyoruz. Urban EV sizinle bisiklet gibi şehirde yakın arkadaş olabilecek bir araç. Bağlantı sistemleri var, yapay zekayı kullanıyor ve sürüşü eğlenceli. Bu model Honda’nın imajını değiştirecek. Aynı zamanda Urban EV platformunu baz alan ticari bir araç da yapacağız.”

> **“Kendimizi** dünyanın bir numaralı mobilite şirketi olarak görüyoruz, çünkü yılda 29 milyon kullanıcıya ürün satıyoruz.”

> **“Global olarak** konuşursak, 2030 yılında dört tekerlekli tüm Honda’ların üçte ikisi elektrikli olacak. Avrupa için farklı bir hedef var: 2025. Hibrit söz konusu olduğunda Honda dünya çapında zaten yılda iki milyon adet satıyor. Bu sayede Avrupa araçlarımızın elektrikli olması konusu daha da hızlanacaktır. Böylece hibrit ve şarj edilebilir hibritlerin yanı sıra tamamen elektriklilere odaklanmak mümkün.”
“Elektrikli güç ünitesi, batarya ve motorları kontrol etme konusunda rakiplerimizin önünde olduğumuza inanıyoruz. Bu bilgimizi öncülük etmek için kullanabiliriz.”

> **“Yakıt hücresinin** sıfır emisyonlu araç teknolojisinin en gelişmişi olduğuna inanıyoruz çünkü yakıt hücreli bir araç, konvansiyonel bir araç ile aynı şekilde kullanılabiliyor. Maliyet ve altyapı konusu büyük bir sorun ama bu alanda da çalışmalar yapıyoruz. Elektrikli ve yakıt hücreli sıfır emisyonlu araç programlarını paralel götürüyoruz. Maliyetleri azaltmak adına GM ile birlikte bir yakıt hücreli ortak girişimi oluşturduk. Böylece Avrupa’da daha iyi altyapıya sahip olabileceğiz. Ayrıca farklı ortaklıkları keşfetme ve hükümetlerle işbirliği yapma olasılıkları konusunda da katkı sağlayacak.

> **“S2000’in** üzerine çalışmadan önce tekrar yapıp yapmama konusuna karar vermeliyiz. Birçok ilgilenen duydum ve Honda mühendisleri her zaman sportif otomobillere çabuk yanıt vermeyi bilmişlerdir ama satış tarafındakilerin de hevesli olması gerek.”

> **“F1’de hedeflerimizi tam olarak** gerçekleştiremeden McLaren ile yollarımızın ayrılması talihsizlik. Elbette herkesin geleceği için alınacak en iyi karardı. ▸







Super Cub mopedi bile büyük gösteren S500, Honda'nın ilk binek aracıydı. İki tekerlekli olanı gibi araç da 531 cc çift üst eksantrik milli motoruyla 9500 d/dak'a çıkarken çığlıklar atıyordu...

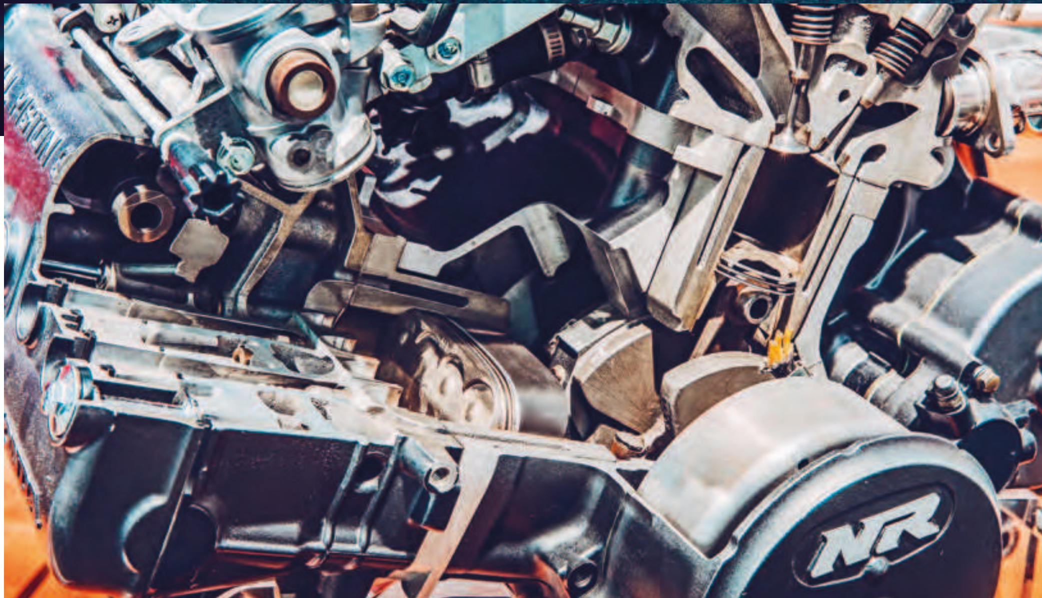
Bu bir Accord ama çok nadir. 1996 SiR yarışçısı, Avrupa'da kullanılan beşinci jenerasyon Accord üzerine yapılmıştı. 1996'da Japonya Binek Otomobil Şampiyonası'nı kazandı. Pilot tabanda oturuyordu ve aynalar düşük sürtünme için çok küçük yapılmıştı

Honda ismini taşıyan ilk motosiklet 1947'de üretilmişti. Küçük 0.5 HP'lik iki stroklu bir araçtı. Bu, 20 yıl sonra Mike Hailwood'un 500 cc'lik RC181'i ile Avrupa markalarını şaşırtacak bir başarıya dönüştü: 12 bin d/dakika'da 85 HP ve büyük bir dayanıklılık





Insight, 1999'da üretildi ve yakın zamanda onun üçüncü jenerasyonu tanıtılacak



NR750 süper motosikletin son derece karmaşık oval pistonlu V4'ü, performans konusunda büyük bir atılımdı. Pistonlar bir pist gibi kıvrılıyordu, yanma odaları sekiz supapla destekleniyordu. 750'nin standart versiyonu 130 HP üretiyor ama NR yarış motoru, aynı gücü sadece 500 cc ile elde ediyordu

İlk jenerasyon Insight (en solda, yeşil renkte), ABD pazarına Toyota Prius'tan önce girdi. Kompakt boyutları ve gözyaşı damlası şekliyle niş bir iki koltuklu oldu. Hem iç hem de dış tasarımıyla farklı olduğunu vurguluyor. Köşeli City ise, daha uzun 'Kei-car'ların ilk versiyonlarından biriydi ve daha geniş kabin için daha geniş bir iz açıklığı vardı



İhtişamlı günler... Honda'nın F1'de devasa çift turbo V6 motorla elde ettiği başarılı günlerden. İlk olarak Lotus için geliştirilmişti. Bu 1987'de üretilen RA166-E 935 HP üretiyordu. Ardından McLaren için adapte edildi ve MP4/4 ile yenilmez hale geldi (16 yarışta 15 zafer geldi)



GT2 versiyonu NSX, 1995 yılında Porsche ve Corvette gibi rakiplerle Le Mans mücadelesi vermişti. Kötü hava koşulları McLaren F1'e genel klasman zaferini getirirken NSX de sınıfında kazanmıştı

Grand Prix kazanan ilk Honda F1 otomobili RA272, sadece 498 kg'ydi. 1495 cc V12 motoru kullanıyordu ve 58 mm silindir çapına sahipti... V8'lerin yoğun olduğu bir dönemde, 1500 cc yönetmelikleri altındaki son F1 yarışını kazandı. Üzerindeki takla barları da ona ayrı bir hava katıyor

Harika görünen Honda RA272 F1 yarış otomobili, 1495 cc V12 motora sahipti

car Pick-Up Rehberi 2018



MERCEDES X-CLASS



VW AMAROK AVENTURA



NISSAN NAVARA



MITSUBISHI L200

Mercedes-Benz X-Class Pick-Up dünyasının sınırlarının ötesinde!

Pick-Up pazarının değişen ihtiyaçlarına göre tasarlanan Mercedes-Benz X-Class, modern tasarımı, dayanıklılığı ve iddialı off-road özellikleri ile pazara sunuluyor.




S MB 4753

Mercedes-Benz X-Class



X-Class aracılığıyla pick-up dünyasına giren Mercedes-Benz, yeni aracında da tasarım, konfor, sürüş dinamizmi ve güvenlik gibi özgün özellikleri müşterisine sunmaya hazırlanıyor.

Pazara güçlü bir giriş yapmaya hazırlanan Mercedes-Benz X-Class, çift çıtalı heybetli ön ızgarası, güçlü duruşunu destekleyen uzun motor kaputu ve uzun geniş farlarıyla oldukça güçlü görünüme sahip. Mercedes-Benz X-Class, güçlü karakteri, dinamik görünümü ve heyecan uyandıran tasarımıyla dayanıklılık ve tarz arasında ideal bir denge kuruyor.

Büyük bir ilgiyle beklenen ve Türkiye'de piyasaya sunulacak olan X-Class, üç farklı kokpit süslemesi, ikisi kontrast dikişli deri olmak üzere altı farklı koltuk döşemesi ve iki farklı tavan rengiyle sınıfının en zengin malzeme ve renk çeşitliliğini sunuyor. Araç, iç mekânda orta boy pick-up segmentindeki konfor ve değer anlayışını yeni bir seviyeye taşıyor.

Pick-up dünyasının yıldızı olmaya hazırlanan "Mercedes-Benz X-Class", dört ve altı silindirli motor seçenekleriyle kullanıcılarına daha önce hiç deneyimlemedikleri bir sürüş keyfi sunuyor. Mercedes-Benz, X-Class'ı satış başlangıcıyla birlikte X 220 d (163 HP/120kW) ve X 250 d (190 HP/kW) olmak üzere iki farklı motor alternatifi ile sunarken, 2018 yılı ortasında ürün gamına, V6 dizel (258 HP/190 kW) motor seçeneğini de ekleyecek.

Mercedes-Benz X-Class, konfor odaklı süspansiyon geometrisi ve hava kanallı ön ve arka diskleri sayesinde off-road dışında kullanıcısına mükemmel asfalt sürüş performansını da sunan ilk pick-up araç olarak öne çıkıyor. Aynı zamanda X-Class, on iki tuşlu direksiyon simidinin ayarlanabilir özelliği sayesinde ergonomik vücut duruşunu iyileştiriyor ve rahat bir pozisyonda şürüş keyfini mümkün hale getiriyor. Mercedes-Benz X-Class, tüm zeminler için dört tekerlekli çekiş sistemi sunuyor.



Araç, Low Mod ve isteğe bağlı olarak sunulan 4MATIC kilitli aks diferansiyeli ile her türlü yol ve zemin koşulunun üstesinden gelebiliyor.

Pick-up dünyasının sınırları daha da yukarıya taşınıyor

Zarif çizgileriyle dikkat çeken X-Class, pick-up dünyasının sınırlarını daha da yukarı taşıyor ve sürüş dinamizmi, konfor, tasarım, güvenlik ve geniş kapsamlı kişiselleştirme gibi Mercedes-Benz'e has karakteristik değerleri zenginleştiriyor. Araç kullanıcısına üç farklı donanım seçeneği, dört ve altı silindirli motorlar, arkadan itiş moduna da alınabilen dört tekerlekten çekiş veya sürekli dört tekerlekten çekiş, altı vitesli manuel şanzıman ve 7 vitesli otomatik şanzıman olmak üzere zengin bir çeşitlilik sunuyor.

X-Class'ın arka tamponuna entegre edilen basamak ile 90 derecelik açıyla açılan bagaja erişim ve yükleme daha kolay hale getiriliyor. Çamurluk aralarına bir Euro palet sığacak şekilde tasarlanan X-Class, üçüncü stop lambasına entegre LED aydınlatma ünitesi ile yükleme alanının tamamını aydınlatıyor. Orta konsoldaki düğme ile aktif hale getirilen aydınlatma, araç çalıştırıldığında otomatik olarak kapanıyor. Kompresör gibi cihazları çalıştırmak üzere yükleme alanında bir 12 volt soket standart donanım olarak sunuluyor.

Pick-up dünyasının yeni "yıldızı" üç farklı karaktere sahip

Benzersiz bir tasarımla yollara çıkan ve büyük bir ilgiyle karşılanan Mercedes-Benz X-Class, sunduğu üç farklı donanım seçeneği ile iş ve yaşam tarzlarının beklentilerini karşılıyor:

X-Class PURE: Klasik dayanıklı kullanım için olan baz versiyon X-Class PURE, sağlamlık ve fonksiyonellik gerektiren işlerde idealliği sunuyor. Her türlü işi sırtlayan X-Class PURE aynı zamanda konforu ve tasarımıyla müşteri teslimatları, sevkiyatlar ve özel kullanımlar olmak üzere farklı beklentileri de karşılıyor.

X-Class PROGRESSIVE: Güçlü karekteriyle iş amaçlı kullanıma uygun olmasının yanı sıra hem tarzı, hem konforu ile kişisel kullanımda da müşterilerin beklentilerine cevap veriyor.



@xclass_tr
Mercedes-Benz X-Class Türkiye

X-Class POWER: Ürün gamının bir diğer seçeneği olarak sunulan ve şehir yaşamı için sunduğu yüksek donanım paketi ile dikkat çeken X-Class POWER, tarz, performans ve konfora önem verenler için ideal.

PURE donanım seviyesinde boyasız olan ön tampon, PROGRESSIVE seviyesinde gövde renginde boyanırken, ürün gamının tepe noktasını oluşturan POWER donanım seviyesinde ise krom eklentiler ile sunuluyor. Her donanım seviyesi dokuz farklı gövde rengi ve donanım seviyesine bağlı olarak değişen 17,18 ve 19 inç ebatlarında farklı jant alternatifleriyle sunuluyor. Tıpkı ön tampon gibi arka tampon da donanım seviyesine bağlı olarak üç farklı stile bürünüyor.

Zengin konfor ve güvenlik donanımları ile çıtayı yükseltiyor

Mercedes-Benz X-Class zengin konfor ve güvenlik donanımıyla dikkatleri üzerine çekiyor. Kaza anında çarpışmanın etkisini azaltan ön ve arka burulma noktalarıyla oluşan aracın sağlam gövdesi yüksek güvenlik seviyesi için temel oluştururken, yedi adet hava yastığı ve iki adet çocuk koltuğu bağlantı noktası da pasif güvenliği destekliyor. Aktif güvenlik ise "Aktif Fren Asistanı" ve "Şerit Takip Asistanı" gibi elektronik sistemlerle sağlanıyor. Elektronik Stabilite Programı, Hız Sabitleme Sistemi, ön ve arkada disk frenler standart olarak sunulurken, isteğe bağlı olarak altı adet LED kümesi ile sınıfının en yüksek aydınlatma seviyesini sunan LED farlar ve 360 derece geri görüş kamerası da sipariş edilebiliyor.





Mercedes-Benz X-Class Teknik Özellikleri

Uzunluk x Genişlik x Yükseklik	5340 mm x 1920 mm x 1838 mm
Dingil mesafesi	3150 mm
Yükleme zemini uzunluğu	1581 mm
Yükleme zemini genişliği	1560 mm
Yükleme zemini yüksekliği	474 mm
Maksimum yükleme kapasitesi (Motor ve donanım seviyesine bağlı olarak değişir)	1067 kg

Mercedes-Benz X-Class Off-road yetenekleri

Su geçiş derinliği	600 mm
Yerden yükseklik	222 mm
Yaklaşma/uzaklaşma açısı	30°/25°
Maksimum eğim açısı	49°
Rampa açısı	22°
Maksimum tırmanma kapasitesi	%100

Görsellerdeki araç opsiyonel donanım veya donanımsal farklılıklar içerebilir

VOLKSWAGEN AMAROK AVENTURA

Sınıfının en güçlülerinden



VOLKSWAGEN TİCARİ ARAÇ'IN Pick-Up sınıfındaki temsilcisi Amarok, Aventura modeliyle konfor donanımları ve teknolojik özelliklerinin yanı sıra güçlü motoruyla da rakiplerinden bir adım öne çıkıyor. Amarok Aventura'nın, 3.0 litre turbo dizel V6 motoru, 224 HP güç üretirken 550 Nm tork sağlıyor. Ayrıca motor gücünü 245 HP'ye kadar çıkaran ek güç (overboost) fonksiyonu, 50-120 km/s hızları arasında gaz pedalına yüzde 70 oranında basıldığı zaman devreye giriyor ve maksimum 10 saniye boyunca devrede kalıyor. Bu özelliğiyle Amarok Aventura rekabetteki farkını ortaya koyuyor. V6 motor, araca hem asfalt hem de off-road koşullarında yüksek performans, düşük yakıt tüketimi ve yüksek çekiş gücü kazandırıyor. 4MOTION sürekli 4 çeker sistemine sahip otomatik şanzıman, Amarok Aventura'da standart olarak sunuluyor. Yüksek hızlarda ekonomi sağlayan 8. vitesi, devir düşürerek hem yakıt tüketimini hem de kabin içine gelen sesi azaltıyor. 8 ileri otomatik vites ile 100 km'de 7.8 litre birleşik yakıt tüketimi gerçekleşiyor.

Amarok Aventura'nın iç tasarımında kullanılan özel "Nappa" deri koltuklar ve kaplamalar iç mekanın görüntüsüne şıklık katıyor. 14 yöne ayarlı elektrikli sürücü ve ön yolcu koltuğunda aynı zamanda ısıtma özelliği de bulunuyor. Alman sağlık merkezi AGR tarafından sertifikalı olan ön koltuklar, ergonomisiyle sağlıklı oturuş sağlıyor. Amarok Aventura'da ısıtmalı ön cam yıkama fiskiyeleri, renkli yol bilgisayarı, direksiyon kenarlarında vites kumandası, paslanmaz çelik gaz/fren pedalı gibi standart olarak sunulan donanımlar üst düzey konfor sunuyor.

Amarok Aventura'nın dış görünümündeki yeni detaylar araca farklı bir dinamizm kazandırıyor. Bagaj boyunca uzanan gövde rengi sportif bar, 20 inç alüminyum alaşımlı jantlar, bagaj havuzu, elektrikli katlanabilir yan aynalar ve köşe aydınlatmalı ön sis farlarıyla Amarok Aventura dikkatleri üzerine çekiyor. Amarok Aventura'da aydınlatmalı yan basamaklar da standart. Ravenna mavisi renk alternatifi de yalnızca Amarok Aventura versiyonunda pazara sunuluyor.

Standart olarak sunulan "İkincil Çarpışma Önleme Asistanı" olası bir ikinci çarpışmayı önleme amacıyla ilk çarpışmadan sonra aracı frenliyor. İki bağımsız sensör sayesinde çarpışmanın derecesini algılıyor ve çarpışma yeterince kuvvetliyse aracı frenleyerek hızını 10 km/s'ye kadar düşürüyor. Frenleme esnasında sürücü aracın kontrolünü istediği zaman devralabiliyor. Amarok Aventura'da "lastik basınç görüntüleme sistemi" de standart olarak sunuluyor. Her tekerlekte bulunan basınç sensöründen veri alan sistem, sürüş güvenliğini artırıp lastiğin yıpranmasını önlemeye yardımcı oluyor.



Amarok Aventura'nın, 3.0 litre V6 dizel motoru 224 beygirlik güç üretirken, 550 Nm tork ile yüksek performans sunuyor. 4MOTION sürekli 4 çeker sistemine sahip otomatik şanzımanı ve 8 ileri otomatik vitesi ile düşük yakıt tüketimi sağlıyor.

www.vw.com.tr

Amarok Aventura.
Sınıfının en güçlüsü.





2018 yılının Uluslararası Pick-up'ı seçilen Amarok sunar:

8 ileri otomatik vites, 3.0 litre V6 motor ve 224 PS gücü ile Amarok Aventura.
Üstün özellikleri, benzersiz konforu ve ulaşılmaz gücüyle
Volkswagen Yetkili Satıcılarında sizi bekliyor.

- **224 PS gücünde 3.0 litre V6 motor**
- **8 ileri otomatik vites**
- **14 yöne ayarlı elektrikli sürücü ve ön yolcu koltuğu**
- **"Nappa" deri koltuklar**
- **20" alüminyum alaşımlı jantlar**
- **Gövde rengi sportif barlar**
- **Aydınlatmalı yan basamaklar**







Ticari Araç

Doğuş Otomotiv | **Trafik Hayattır** | **DANIŞMA HATTI: (0216) 266 54 98** | **Volkswagen** Finans



Volkswagen'in tercihi



Fotoğraftaki aracın görüntüsü satışa sunulan modellerimizden farklılık gösterebilir.

NISSAN NAVARA

Pick-Up sınıfına konforu getirdi

Nissan Navara Pick-Up pazarında performansın, konforun ve prestijin çıtasını yükseltiyor.

NISSAN, NAVARA'YI geliştirirken kendini kanıtlamış olan üstün off-road yeteneklerinden ödün vermeden Navara'nın konfor özelliklerini daha da artırmayı öncelikli hedef olarak belirledi. Söz konusu hedefi hayata geçirmek üzere Nissan tamamen yeni helezon yay ve amortisörlü beş bağlantılı bir arka aks geliştirdi. Navara, söz konusu yeni arka süspansiyonun da katkısıyla son derece konforlu olduğu kadar üstün yol tutuş dinamikleri de sergiliyor. Helezon yaylı süspansiyon daha önce kullanılan yaprak yaylı süspansiyon ile kıyaslandığında 20 kg daha hafif olmasıyla da önemli bir avantaj sunuyor.

Nissan Navara, Pick-Up sınıfının en çarpıcı, en çekici ve en dinamik modeli olarak öne çıkıyor. Avrupa pazarının beklenti ve gereksinimleri doğrultusunda tasarlanan ve Nissan'ın Barselona'daki tesislerinde üretilen Nissan Navara; güçlü ve sportif bir görünümü beraberinde getiren içbükey ve dışbükey gövde tasarımıyla sınıfının en dinamik ve güven uyandıran modeli olarak öne çıkıyor. Nissan'ın imzası niteliğindeki V-şekilli ön ızgara ile bumerang formlu LED gündüz farları ise marka aidiyetine vurgu yapıyor.

Navara'nın iç mekan tasarımı üst düzey bir kalite algısıyla dikkat çekerken, kabin içerisindeki her bir öğe sürücü ve beraberindeki yolcuya mümkün olan en iyi kalite, konfor ve yaşam alanını sunacak şekilde tasarlandı. NASA teknolojisinden ilham alınarak tasarlanan kuvvetli bel desteğine sahip ön koltuklar ergonomik yapısıyla sürücü ve beraberindeki yolcunun uzun süreli yolculuklarda dahi dinç kalmasını sağlıyor. Nissan Navara'da çift bölgeli dijital klima sunulurken arka koltuklar için de havalandırma kanalları standart olarak sunuluyor.

Nissan, Navara'da daha önce de olduğu gibi iki tekerlekten çekiş ile dört tekerlekten çekiş olmak üzere iki farklı çekiş tipi sunuyor. Müşteriler standart olarak sunulan altı vitesli manuel şanzıman dışında opsiyonel olarak sunulan yedi vitesli otomatik şanzımanı da tercih edebiliyor. Nissan Navara'nın kaputunun altında görev yapan 2.3 litre dCi motor, yerini aldığı önceki motorla kıyaslandığında yüzde 24 daha verimli bir yapı ortaya koyuyor ve sınıfının en temiz, en tutumlu motoru olarak öne çıkıyor. Motor 160 HP ve 190 HP olmak üzere iki farklı güç versiyonuna sahipken, yüksek güç versiyonunda çift turbo besleme teknolojisine yer verilmiş durumda.

Başarısını kanıtlamış son derece güçlü ve dayanıklı dört tekerlekten çekiş sistemi Nissan Navara'ya en zor arazi şartlarında bile üstün bir hareket kabiliyeti sağlıyor. Sistem vites konsoluna entegre edilen çevirme tipi düğmeyle devreye sokuluyor veya devreden çıkartılıyor. Tutunma sorunlarının olmadığı asfalt sürüşlerinde en rahat ve en ekonomik sürüşü elde etmek için 2WD modu önerilirken, 100 km/s'ye kadar hızlardaki arazi sürüşlerinde 4HI modu devreye alınabiliyor. Arazi şartlarının daha da zorlaştığı ve tutunma sorunlarının yaşandığı zor arazi şartlarında ise tekerleklere iletilen torku daha da artıran 4LO modu tercih edilebiliyor.





MITSUBISHI L200

Her yolun uzmanı

Pick-up'ın sağlamlığının ve dayanıklılığının yanı sıra sınıfında öncü konfor ve güvenlik özelliklerine sahip olan Mitsubishi L200, RISE gövde yapısı, darbe emici şasisi ve süspansiyon sistemi sayesinde rahatlıkla her türlü zorluğun üstesinden geliyor.

MITSUBISHI L200, MIVEC ve Dizel özellikleri bir arada sunduğu, dünyada bir ilke imza attığı motoru ile daha ekonomik, daha güçlü ve daha çevreci olarak beklentilerin ötesine geçiyor.

Geniş iç kabin, anahtarsız çalıştırma sistemi, direksiyonda vites kulakçıkları, çift bölgeli otomatik klima ve Bi-xenon farlar ile artırılmış konfor, 4x4 Super Select sistemi, sessiz motor ve yalıtım özellikleriyle pick-up kullanıcılarının tüm ihtiyaçlarını karşılayan Mitsubishi L200, manevra kabiliyetiyle şehir içinde ve dar yollarda kolaylık sağlıyor. Tüm donanım seviyelerinde standart olarak sunulan 7 adet hava yastığı, Aktif Çekiş Denge Kontrolü, Yokuş Kalkış Destek Sistemi ve Treyler Denge Kontrolü gibi artırılmış güvenlik özellikleri ve güçlü gövde yapısı sayesinde de güvenilir bir yol arkadaşı oluyor.

Mitsubishi Motors'un yetmiş yıllık pick-up ve 4x4 teknolojisi ile tasarlanan ve yüksek donanım seviyesine sahip olan Mitsubishi L200, ekonomik yakıt tüketimi ve kolay manevra kabiliyetiyle kullanıcılarının hayatını kolaylaştırıyor. Pick-up'ın sağlamlığının ve dayanıklılığının yanı sıra sınıfında öncü konfor ve güvenlik özelliklerine sahip olan Mitsubishi L200, her türlü yol koşulunda rahatlıkla yol alıyor.




L200

FORD RANGER

Cesur tasarım

Cesur ve modern tasarımı, ileri teknolojileri ve üstün yakıt verimliliği ile Yeni Ford Ranger yükselen Pick-up segmentinde fark yaratmaya çalışıyor.



FORD RANGER, yenilenen cesur tasarımı, gelişmiş teknoloji donanımları, ileri seviye 4x4 çekiş kabiliyeti ve bir önceki modeline göre yakıt tüketiminde %17'ye varan iyileşme ile iddiasını sürdürmeye devam ediyor.

Ford SYNC2, 8" Renkli Dokunmatik Ekran, Geri Görüş Kamerası, Çift Ekranlı Renkli ve Fonksiyonel TFT Gösterge Paneli gibi Premium araçlarda sunulan ileri teknolojileri bünyesinde toplayan Yeni Ford Ranger, üstün sürüş konforunu başarılı 4x4 çekiş sistemi ile birleştiriyor. Yeni Ranger optimize edilmiş yakıt ekonomisi sunarken güçlü çekiş ve yük kapasitesinin yanısıra sınıf lideri, suda ilerleme özelliğiyle dayanıklılıktan ödün vermiyor.

Yeni Ranger'ın geliştirilen dizel motor ailesinde XLT versiyonu ile birlikte sunulan, 160 HP gücündeki en yeni 2.2 litre TDCi motoru önceki neslin 150 HP motoruna göre daha yüksek performans sergiliyor. 4x4 Wildtrak modeli ile sunulan, dizel motor ailesinin en güçlüsü 200 HP gücündeki beş silindirli 3.2-litre TDCi motoru ile performans en üst seviyeye çıkıyor. 4x2 ve 4x4 modelleri altı ileri manuel ve otomatik şanzımanla müşterilere sunuluyor. Wildtrak modellerinde ise 3.2 litrelik 200 HP ve 470 Nm motor ve 4x4 Otomatik Şanzıman standart olarak sunuluyor.

FIAT FULLBACK

Profesyonel yol arkadaşı

Türkiye'de çift kabin gövde tipi ile satışa sunulacak Fullback, eklentilerin üzerinde birbirinden zengin giriş, orta ve üst donanım seviyelerine sahip.



FULLBACK, siz ve işiniz için en ideal araç, çünkü 1,52 m yük bölümü uzunluğu, 3,1 tonun üzerinde çekme kapasitesi, 1 tonun üzerinde yük kapasitesine sahip. Ayrıca kendine özgü stili ve düşük dönüş yarıçapı (5,9 m) ile şehiriçi kullanımda da mükemmel.

Fullback 4X4 araçlarda elektronik seçim butonuyla kolaylıkla 2 çekerden 4 çekere geçiş sağlanabiliyor. Fullback'te olağanüstü off-road performansı sağlayan ve asfalt yollardan kaygan patikalara kadar çok farklı yüzeylerde kolay kullanım ve sürüş hâkimiyeti için 4H modunda ön ve arkaya giden tork dağılımını kontrol eden merkezi diferansiyel kilidi yer alıyor. Bununla birlikte Fullback üstün arazi açılarına sahip. 150 ve 180 HP iki farklı güçteki 2.4 lt motor ekonomik kullanım sunuyor.

Konfor, iş koşullarının size destek olan Fullback'i gün boyunca aralıksız çalışsanız dahi sizi yormayacak kadar konforlu. Ergonomik koltuklar, mükemmel bir şekilde havalandırılan, ses geçirmeyen ve sınıfının en geniş hacmine sahip iç kabin ve ideal görüş sunan sürüş pozisyonu Fullback'in özellikleri arasında. Bunun yanında 6,8 inç dokunmatik ekranlı mirror link, Wi-fi/internet erişimli, navigasyonlu multimedya sistemi Fullback'in üstün özelliklerinden sadece bazıları.

TOYOTA HILUX

Hilux 50 yaşında

Toyota, efsanevi pick-up modeli Hilux'ın 50'nci yılını "Hilux Invincible 50 Chrome Edition" versiyonu ile kutluyor.



İLK OLARAK 1968 YILINDA satılmaya başlanan Hilux, global olarak 18 milyon adedin üzerinde satışıyla, dünyanın en çok tercih edilen pick-up modeli durumunda. Toyota ürün gamının en başarılı modellerinin başında gelen Hilux, 2017 yılında 41 bin 44 adetlik satışla Avrupa rekorunu da kırmayı başardı. Dayanıklılık ve sağlamlık konusunda büyük bir üne sahip olan Hilux, bugün altı farklı ülkede üretiliyor ve dünya çapında 180 ülkede satışa sunuluyor.

50'nci yıldönümü için özel bir versiyon üreten Hilux'ın 'Invincible 50 Chrome Edition' modeli, çok daha dikkat çekici tasarımıyla öne çıkıyor. Özel versiyonda, krom roll barlar, krom yan basamaklar, krom ön ve alt kroma, siyah çamurluk korumaları, 18 inç alaşım jantlar, plastik bagaj havuzu ve ön kapılarda modele özgü "Invincible 50" logosu yer alıyor.

Hilux'ın bu özel versiyonu, 2.4 D-4D dizel motor seçeneğiyle satışa sunuluyor. Stop/Start özelliğiyle donatılan ve düşük tüketim sunan araç, 150 HP güce ve 400 Nm torka sahip.

Hilux, global pick-up pazarında olduğu gibi Türkiye pazarında da lider konumunu sürdürüyor. 2016 yılında olduğu gibi 2017'de de Türkiye'de en çok tercih edilen pick-up modeli Hilux oldu. 2017 yılında 4 bin 550 adet ile en yakın rakibinden 1023 adet daha fazla satış yapan Hilux, pick-up segmentinde yüzde 21.9'luk pazar payına ulaşmış durumda.

ISUZU D-MAX

Yerli Pick-Up

Isuzu D-Max, yenilenerek Türkiye'de satışa sunuldu. İlk aşamada yurtdışından gelen daha önceki gibi D-Max, Türkiye'de üretilmeye başlandı. D-Max, Pick-up sınıfında tek yerli araç olma özelliğini sunuyor.

YENİLENEN ISUZU D-MAX, tek ve çift kabin seçenekleri ve üç farklı donanım seviyesiyle Türkiye'de satılıyor. Tüm özellikleriyle önceki nesilden daha da gelişmiş olan Yeni D-Max, Türkiye'de 4x2 ve 4x4 baz donanımlı ve full donanımlı V-Cross versiyonlarıyla kullanıcıların karşısına çıkıyor.

D-Max'te baz modelden itibaren tüm versiyonlarda standart olarak sunulmaya başlanan Led gündüz farları, yokuş kalkış ve iniş desteği, elektrikli-ısıtmalı yan aynalar, uzaktan kumandalı kilit ve kadranlarda vites değişim göstergesi olarak dikkat çekiyor. Tüm versiyonlarda sunulan yepyeni bir 1.9 litrelik turbo dizel motor ise selefinde kullanılan 2.5 lt'lik çift turbolu motorla aynı güç oranını sunarak 164 HP ve 360 Nm tork üretiyor. D-Max'ın çalışkan karakterinin üzerinde inşa edilen motor, 3.5 ton çekme ve 1 ton yük taşıma kapasitesiyle kullanıcısının her ihtiyacını karşılayabiliyor.

V şeklinde tasarlanan yeni ön burun tasarımıyla ve yüksek oturuş pozisyonuyla sınıfının en iyi sürücü görüş açısını sunan Yeni D-Max, arka koltuktaki yolcular için de hem diz hem de baş mesafesinde sınıfının en geniş alanlarından birini sunuyor. Aracın yeni dinamik tasarımıyla birlikte önceki modele oranla 0,4 cd oranında daha düşük sürtünme katsayısı sunması ise yakıt ekonomisi, performans ve iyileştirilmiş kabin gürültü seviyesi anlamına geliyor.

Yeni darbe enerjisini emici tasarıma sahip kaput dizaynı, yeni ön tampon, yeni ön panjur, Led gündüz farları, ön tampona monte edilen nikelaj çerçeveli yeni sis farları, alaşım jantlar, 13 farklı dış renk seçeneği, Led stop lambaları ve bagaj kapağı D-Max'in dış tasarımındaki yenilikler olarak dikkat çekiyor.

Türkiye'deki pick-up araçlar içinde en düşük motor hacmini sunan Yeni Isuzu D-Max, bu özelliğiyle 5 yıllık kullanım sürecinde 9000 TL'ye varan MTV avantajı sağlıyor. Ayrıca 5 yıl, 100.000 km garantisi sunulan D-Max'te bakım periyotları 20 bin km'de bir gerçekleşiyor.



PEUGEOT 3008DKR MAXI DAKAR'DAN ZAFERLE DÖNDÜ

Team Peugeot Total, Dakar zaferlerine bir yenisini daha ekledi. Peugeot 3008DKR Maxi ile yarışan ekip ardı ardına üç yıldır dünyanın en zorlu motor sporları etkinliklerinden biri olan Dakar'dan zaferle evine dönüyor. Peru, Bolivya ve Arjantin olmak üzere toplam 13 etaptan oluşan 8.793 km'lik zorlu mücadeleyi efsane pilot Carlos Sainz ve Lucas Cruz ikilisi kazandı.



BU YIL 40'INCISI gerçekleştirilen Dakar Rallisi teknik açıdan ekipleri zorladı. Ekipler 13 etaptan oluşan ve Peru, Bolivya ve Arjantin olmak üzere toplam üç ülkeyi kapsayan 8.793 km'lik zorlu bir maratonu geride bıraktılar. 2016 ve 2017 yıllarında kupayı evine götüren Team Peugeot Total, 2018 Dakar Rallisi'ni de kazandı ve böylece üç yıl üst üste Dakar'ı kazanan ekip olarak efsane yarışın tarihine adını altın harflerle yazdırdı.

Geçtiğimiz sezon yaşadıkları şansızlıklar nedeniyle yüzleri gülmeyen Carlos Sainz ve Lucas Cruz ikilisi 2018 Dakar'da yüzü gülen ekip oldu. İkili Peugeot 3008DKR Maxi ile mükemmel bir başlangıç yaptılar. 6. ve 7. Etapta günü birincilikle tamamlayan ikili liderliği aldıktan sonra istikrarlı bir yarış çıkartarak en yakın rakibi ile 43.40 dakika farkla zafere ulaştılar.

2016 ve 2017 Dakar Rallilerini kazanan Stephane Peterhansel ve Jean-Paul Cottret ikilisi yaşadıkları talihsizlikler nedeniyle 2018 Dakar Rallisinden elleri boş böndüler. Stephane Peterhansel 7. Etapta yolun ortasındaki bir ATV'den kaçmak için manevra yaptığı sırada kayaya çarpınca sol arka süspansiyonuna zarar verdi. Ekip 13. Etap için start aldıktan kısa bir süre sonra ağaca çarparak direksiyon sistemine zarar verdi. Her iki olayda da takım arkadaşları Cyril Despres ve David Castera kendilerine yardım ederek yarışa devam etmelerini sağladı. İkili yaşadıkları talihsizliklere karşın 2018 Dakar'ı 4. olarak tamamladılar.



**CARLOS SAINZ, PEUGEOT 3008 DKR MAXI
KAPI NO:303, 9. ETAP, 14/1. TOPLAMDA**

"Benim için gerçekten zor bir ralli oldu ve hatta katıldığım Dakar Rallileri arasında en zoru bile diyebilirim. Bizler için pek çok sınav içeren rota hepimiz, yani tüm ekipler için tam bir meydan okuma niteliğindeydi. Lucas ile birlikte böylesi bir yarışta zafer elde edebilmek gurur verici. Aynısını Peugeot ekibi için de söyleyebilirim. Peugeot 3008 DKR Maxi'nin bir maraton rallisinde kullandığım en iyi otomobil olduğuna inanıyorum. Projede bizi destekleyen herkese teşekkür ederim."





Geçtiğimiz sezon yaşadıkları şanssızlıklar nedeniyle yüzleri gülmeyen Carlos Sainz ve Lucas Cruz ikilisi 2018 Dakar'da yüzü gülen ekip oldu.

2018 Dakar'a hızlı bir başlangıç yapan ve 2. Etapta genel klasman liderliğini de ele alan Cyril Despres ve David Castera ikilisi 4. Etapta yoldaki bir taşa çarpınca sağ arka aksta ciddi şekilde hasar oluştu. İkili durmak zorunda kalırken araç yarışa kayıtlı olan Team Peugeot Total'e ait servis aracının yardımı ile yarışa devam edebildi, ancak çok vakit kaybetmişlerdi ve zafer için artık şansları kalmamıştı. İkili yarışın geri kalan bölümünde ekip arkadaşlarına destek vererek mükemmel bir ekip ruhu sergiledi.

2017 Dakar galibi Sebastien Loeb ve Daniel Elena ikilisi de 2018 Dakar'a hızlı başlamışlardı. 2018 Dakar'ın en zorlu etaplarından biri olan 4. Etabı 1'inci tamamlayan ikili 5. Etapta önlerindeki aracı geçerken yumuşak bir kum çukuruna düştüler. Çarpmanın şiddetiyle co-pilot Daniel Elena kuyruk kemiğini kırınca ikili yarışı bırakmak zorunda kaldı.

2018 DAKAR RALLİSİ SONUÇLARI

1. **Carlos Sainz/Lucas Cruz,** Peugeot 3008 DKR Maxi, 49:16.18
2. **Nasser Al-Attiyah/Matthieu Baumel,** Toyota, +43.40 dk
3. **Giniel de Villiers/Dirk von Zitzewitz,** Toyota, +1:16.41 saat
4. **Stéphane Peterhansel/Jean-Paul Cottret,** Peugeot 3008 DKR Maxi, +1:25.29 saat
5. **Jakub Przygonski/Tom Colsoul, Mini,** +2:45.24 Saat
6. **Sheik Khalid Al-Qassimi/Xavier Paneri,** Peugeot 3008 DKR, +4:20.58 Saat

31. **Cyril Despres/David Castera,** Peugeot 3008 DKR Maxi, +45:19.10 Saat

ZAFERLERLE DOLU GEÇMİŞ

1987: **Vatanen/Giroux** (205 T16 Grand Raid)
1988: **Kankkunen/Piironen** (205 T16 Grand Raid)
1989: **İkili zafer, Vatanen/Berglund, Ickx/Tarin** (405 T16 Grand Raid)
1990: **Üçlü zafer, Vatanen/Berglund** (405 T16 Grand Raid), **Waldegaard/Fenouil** (405 T16 Grand Raid), **Ambrosino/Baumgartner** (205 T16 Grand Raid)
2016: **Peterhansel/Cottret** (2008 DKR)
2017: **Üçlü zafer, Peterhansel/Cottret, Loeb/Elena ve Despres/Castera** (3008 DKR)
2018: **Sainz/Cruz** (3008 DKR Maxi).

RAKAMLARLA 2018 DAKAR RALLİSİ

Ülkeler: Peru, Bolivien, Argentinien
Uzunluk: 8.793 km, 4.047 km'si zamanlı, 13 Etap
Etap zaferleri: Peugeot 3008 DKR Maxi için 7 Etap zaferi
* 3 adet **Peterhansel/Cottret** (5., 8. ve 10. Etaplar)
* 2 adet **Sainz/Cruz** (6. ve 7. Etaplar)
* 1 adet **Despres/Castera** (2. Etap)
* 1 adet **Loeb/Elena** (4. Etap)
İkili ve üçlü zafer: **4 ikili zafer** (2., 4., 6. ve 8. Etap)
Liderlik: **Despres/Castera** (2 Etap), **Peterhansel/Cottret** (3 ve 6 Etap) ve **Sainz/Cruz** (7. ve 14. Etap)
Maksimum hız: 195,9 km/s (Despres/Castera, 3. Etap)
Maksimum ortalama hız: 108 km/s (Sainz/Cruz, 6. Etap)
Maksimum hava sıcaklığı: 35° (13. Etap)
En düşük hava sıcaklığı: 6° (6. Etap)
En yüksek rakım: 4.786 m (8. Etap, Uyuni-Tupiza)

Mercedes
GLC250d
AMG Line



Audi Q5
2.0 TDI S-line



MÜKEMMELLİĞİN İZİNDE

BMW X3 20d
M Sport



Yeni otomobiller, en hızlı büyüyen ve en çok rekabetin yaşandığı segmentte mücadele ediyorlar. BMW'nin X3 modeli ise, Audi ve Mercedes'in lüks orta sınıf temsilcileriyle karşı karşıya geliyor.



BU ARAÇLAR MÜKEMMELLİĞİN ve The Smiths grubunun izinde. Aramızdaki Johnny Marr bir test editörü değil. Johnny Marr, The Smiths grubunda gitar çalıyordu ve şimdi solo kariyerinde başarının izini sürüyor. CAR dergisinin yeni BMW X3, Audi Q5 ve Mercedes GLC testi için toplandığımızda, Manchester'daki çekimlerde Marr da bize yardım etmek istedi.

BMW X3'ün en iyi, en sezgisel bilgi eğlence sistemlerine sahip olduğuna zaten karar vermiştik. Peki ama ortalama bir kullanıcı veya bir gitar gurusu için ne kadar kullanışlı olacağını da merak ediyoruz.

Radio Manchester'ı ayarladıktan sonra Marr'dan kısıtlı bir süre içinde BBC 6 Music radyosunu ayarlamasını istedik. İçeriye geçti ve sanki "kırmızı kabloyu mu, mavi kabloyu mu keseceğim" diye düşünerek olaya daldı. Birkaç gereksiz cümlenin ve hatalı adımların ardından iDrive'ın kısa yol düğmelerine bastı, döner düğmeyi çevirdi. 31.54 saniye sonra Morrissey'in eski partneri BBC 6 Music istasyonunu buldu.

Biraz pratiğin ardından şüphesiz Marr'ın süresi epey geriye düşecektir, ama şimdiden işi çözdü. Mercedes Comand ve Audi MMI bilgi-eğlence sistemi de çok iyi fakat BMW'ye göre gözünüzü yoldan daha fazla ayırıyorsunuz. Audi'nin döner düğmesinin etrafındaki tuşlar, biraz bakışa ihtiyaç duyarken Mercedes'in Comand sistemi, başka el hareketleri de istiyor. Ayrıca her ikisi de, BMW'nin görsel keskinliğine de erişemiyor.

Bazıları böylesine şehir içi bir denemenin ve ünlü bir isimle bilgi-eğlence testi yapmanın orta sınıf lüks SUV incelemesiyle ilgisini sorgulayabilir. Fakat Audi, Q5'in basın bülteninde teknoloji konusuna neredeyse 4 bin kelime ayırmış. Off-road yeteneklerine ise kısa bir yer vermiş. Müşteriler yüksekte, geniş,



Yerden yüksek olmasına karşın bir parça spor otomobil hissini veriyor

tarzı olan ve konforlu bir araçtan oturmak istiyor. Bu yüzden çoğu, çeki topuzundan daha çok USB kablosu takacak yerlere odaklanıyorlar.

X3, Q5 ve GLC pazarda kısa zamanda başarı yakaladılar. Fiyat, performans, verimlilik ve ağırlık açısından da birbirlerine yakınlar: Dört silindir turbo dizel güce, yakın fiyatlara, 1800 kg altı ağırlığa, 200 HP civarında güce, 5 lt/100 km civarı tüketime ve 130 g/km CO2'ye sahipler. Bu rakamlar, otomotivde en hızlı büyüyen segmentin ne kadar rekabetçi olduğunu gösteriyor.

Ama burada olmamızın sebebi yeni BMW X3. Geçen ay 30d ve 40i versiyonlarını kullanmıştık ve şimdi ise aramızda daha fazla satış elde edecek olan X3 20d var. Önceki jenerasyondan farklı olarak 20d'lerin hepsi xDrive dört çeker olarak geliyor. Birçok müşteri, bizim şu an kullandığımız M Sport donanımını tercih edecektir. Bu donanımda farklı 19 inç jantlar, M gövde paketi, spor süspansiyonlar ve harika spor koltuklar bulunuyor. M Sport fiyatı bir parça daha yüksek ve kullandığımız araçta

KİLİT TEKNOLOJİ: MERCEDES

Otonom Sürüş



Opsiyonel olarak satılan Sürüş Asistanı paketini E-Sınıfı'nda denemiştik ve iyi çalışıyordu. Ama kendi kendine direksiyonu çeviren (direksiyonu bıraktığınızda bir süre sonra sizi uyaran) hız sabitleyiciyle kombine etmek gerekiyor. GLC şeridinde ping pong topu gibi gidip geliyor. Sağ dönüşlerde bariyerlere biraz fazla yaklaşıyor.

GLC'de 7 inç ekran standart, 8.4 inç bir opsiyon. İçerisinde WLAN hotspot, gerçek zamanlı trafik bilgileri ve HDD navigasyon var. Dokunmatik değil, kontrol düğmeleri ise vites kolunun olması gerektiği yerde.

Burmester surround ses sistemi, aynı zamanda harika hoparlör ızgaralarına sahip. Bizim aracımızda 8.4 inç ekranlı opsiyonel Premium Plus paketi var.

Ne deri ne de ahşap ama güzel bir izlenim bırakıyor. Siyahımsı tarzı çok güzel.



KİLİT TEKNOLOJİ: AUDI

Yeni jenerasyon Quattro

2.0 TDI Q5'ler "Quattro With Ultra" ile geliyor. Tüketimi azaltmak adına çoklu kavrama ve entegre ayırıcı ile dört çeker ve iki çeker sürüş arasında bir saniye içinde değişim yapabiliyor. Sensörler sayesinde proaktif çalışıyor ve yaptığınız sürüşe göre tahminlerde bulunuyor. Mesela buz üzerinde düzlükte ağır ağır giderseniz bunu algılayarak ona göre hareket ediyor. Ayrıca kesintisiz çalışıyor.

daptif LED farlar, adaptif amortisörler, cama bilgi yansıtan baş üstü gösterge ve akustik cam, anahtarsız giriş, yansıma önleyen aynaları gibi özellikleri içeren Konfor Paketi var. BMW'nin spor koltukları tabana yakın yerleştirilmiş. Sizi sarıyor ve konforlu. Orta konsol açısı, eski BMW'lerdeki gibi biraz sürücüye meyilli. Vites kolu, belki asla yapmayacak olsanız da, onu manuel olarak kullanmanız için sizi teşvik ediyor. Yerden yükselmiş bir araç olmasına karşın bir tür spor otomobil tadı alabiliyorsunuz. Dijital grafikler zengin ve keskin. Sistemi dokunmatik olarak veya döner düğmeyle kontrol edebiliyorsunuz. Sürücü odaklı, modern ve her şey bir arada.

Yeni modelin ekstra 51 mm aks aralığı, arkadaki yolcuların da rahat etmesini sağlıyor ve beş kişiye yer açıyor. Ayrıca geriye yatan arka koltuklar için Konfor Paketi'ni almanız gerekiyor. Aynı zamanda 550 litre bagaj hacmi veya arka koltuklar katlandığında 1600 litre hacminiz oluyor. Bu rakamlar, 3-serisi Touring modeline göre yüzde 10 civarında daha fazla.

Mercedes GLC250d, fiyat anlamında X3'e yakın. GLK'nin varisi ve köşeli otomobil profilini 120 mm esneyerek SUV'a çevirdi. Biraz daha yüksek station tarzı bir araç haline geldi. GLC, C-sınıfı'nın kendisine adapte edilmiş platformunu kullanıyor. Akıcı bir cam çizgisi efekti, benzer şekilde station tarzı olan BMW'ye göre biraz daha farklılık katıyor. Görsel olarak uzamasına ve geniş arka koltuklarına karşın Mercedes, bu testte az farkla park alanında en az yer kaplayan araç oldu.

Opsiyonel kırmızı Designo Hyacinth Kırmızı Metalik rengine ve AMG Line donanımına sahip araçta, AMG gövde kiti, 19 inç alaşım jantlar vardı. Bu sayede daha çekici hale gelmiş.

Kabindeki his, son dönemdeki Mercedes'lerin yüksek kalitesini yansıtıyor. Ayrıca bazı nefis detaylar da var: Burmester metal hoparlör ızgarası, metal düğmelerin hissi ve jet uçağı tarzı hava kanalları. Ama bu grupta, analog göstergeler ve ortadaki bilgi eğlence ekranı açısından son derece eskimiş görünüyor. Deri ise sahte ve rakipleri kabin mimarisi açısından daha iyi. Orta konsol, sahip olduğu sınırlı sayıda düğmeyi düşününce gereksiz yere büyük gibi geliyor. Bilgi-eğlence ekranı ise hala sonradan takılmış gibi.

BMW kadar sportif hisler almasanız da Mercedes'te de sıkı bir sürüş var. Ama konforlu koltuklarının o kadar fazla yanal desteği bulunmuyor ve vites kolu, direksiyon kolonuna monte edilmiş. Yine de arkadaki yetişkinlere daha fazla diz ve baş mesafesi sunması oldukça güzel. Yükleme alanının altında külçe altın yerleştirebileceğiniz ve kilitleyebileceğiniz gizli bir alan bile var.

Mercedes, 2143 cc dört silindirli turbo dizel motorunda iki farklı güç çıkışı sunuyor. 220d, diğerlerinden 20 HP daha azına sahip ama 400 Nm ile tork değerini yakalıyor. 250d, 220d gibi aynı 5 lt/100 km tüketimi, 129 g/km emisyona sahip. 201 HP ile rakiplerinin az farkla da önüne geçiyor. 500 Nm torkuyla ise 100 Nm önde. Bizim test aracımız ise AMG Line donanımlı bir GLC250d. Aracın üzerinde Burmester ses sistemi, panoramik tavan, güncellenmiş Comand Online bilgi-eğlence sistemi ve "lederhosen" giydiğinizde ellerinizi cebinizden çıkarmadan kapıların açılmasını sağlayan özellikleri getiren Premium Plus paketi var. Diğer iki dikkat çekici opsiyon ise Sürücü

Sanal kokpit alınması gereken bir opsiyon. Büyük göstergelerin arasına navigasyonu yerleştirebiliyorsunuz; yada tam tersini yapabilirsiniz.

Audi S-line koltuklar harika. Güzel deri ve kumaş kombinasyonu çok başarılı.

Malzeme kalitesi çok güzel. Altı düz direksiyon ise bir opsiyon olarak sunuluyor.

BMW bilgi-eğlence sistemi buradakilerin en iyisi. Grafikler çok canlı ve gözünüzü yoldan daha az ayırarak kullanıyorsunuz.

Dijital kokpit bir opsiyon. Audi'ninkine benziyor ama grafikleri daha güzel. Sabit girintiler ise, bunun kısmen ayarlanabilir olduğunu gösteriyor.

Kalite genel olarak yüksek ama ortadaki galvanik parça biraz ucuz görünüyor.

Mercedes ile karşılaştırıldığında Audi oldukça güçlü görünüyor ve bu güzelce şekillendirilmiş BMW'yi bile zora sokabilir





KİLİT TEKNOLOJİ: BMW

Değişken oranlı direksiyon

BMW'nin Değişken Oranlı Direksiyonu sadece hızla birlikte direksiyon desteğini ayarlamıyor, aynı zamanda oranı da değiştiriyor. Fikir, otoyolda daha düşük oranla daha yüksek denge elde etmenizden geliyor. Ama dar virajlarda daha çabuk tepkiler alacak şekilde oranlar ayarlanıyor. Gerçek şartlarda ise son derece yapay geliyor ve daha yüksek hızda güvenmek zor hale geliyor. Direksiyon ortalama konusunda ağır kalıyor veya aşırı tepkiler verebiliyor. Opsiyon olarak tercih etmenizi tavsiye etmiyoruz.





Asistan paketi ve havalı süspansiyonlar.

Mercedes'in performans avantajı yolda da kendisini gösteriyor. Kağıt üstündeki 1600 d/dak'dan itibaren üretilen 500 Nm tork değerine bakmanıza gerek yok, onu zaten hissediyorsunuz. Bu esneklik orta devirde devam ediyor ve hafif bir turbo gecikmesiyle rahat sollamalar yapmanızı sağlıyor. BMW ve Audi de istekli ama Mercedes'in orta devirdeki canlılığı hiçbirinde yok. Audi özellikle alt devirlerde çok canlı değil. Mercedes'in dokuz ileri vites kutusu Konfor modunda biraz çekimser çünkü oranları çok hızlı biçimde yükseltiyor. Spor ise biraz daha net ve canlı, ama genel olarak tüm modlar konfor odaklı. Genel olarak BMW'nin sekiz ileri otomatik şanzımanı yoğun olarak çalışıyor ve işini iyi yapıyor.

GLC'nin dört silindirli motoru, rölantide ortaya çıkan sesleri gizleyemiyor ama hızlandığında motor sesi arkada kalıyor. Buna karşın BMW'nin turbo fısıltıları, Shaun Ryder'ın Step On'daki girişine benziyor. BMW aynı zamanda yüksek devirlerde de kulağa en güzel gelen araç.

Mercedes havalı süspansiyonlarıyla ortalama hızlarda konforlu bir şekilde ilerliyor ama biraz yalpalama yaşanıyor. Spor ayarlarda daha sertleşiyor ve bu aslında konforu da artırıyor çünkü gövde daha sakin kalıyor. İşte bu sayede otoyolda birkaç saat geçirerek bir sürüş yapabildik. Virajlı yollarda Mercedes verdiği ilk izlenimden daha iyi dönüşler yapıyor. Uzun ve akıcı virajlarla, yön değişimleriyle iyi baş ediyor. Pirelli Scorpion Verde lastikleri olduğunu göz önünde bulundurarak, belli oranda gövde burulması olduğunu söyleyebiliriz, ama GLC viraj ortasında çizgisini iyi ayarlıyor. Limitlerin üzerine çıktığınızda, önden kaymaya başlıyor ve çok fazla önden çekişliymiş hissi veriyor. Sanki sizi donmuş bir gölde acil yardım ekipleri kenara çekiyor gibi hissediyorsunuz. Direkt Yönlendirme sistemi memnun edici olmaktan uzak fakat direksiyondaki ölü noktayı aştıktan sonra his açısından aniden gelişme oluyor. Yine de doğal bir his yok.



Marr, gitarı, otomobilleri tercih ediyor ama iyi bir ses sistemi çok önemli

Buradaki en ucuz otomobil olan Audi Q5, S-line donanımına sahipti. 19 inç jantlar, LED farlar, daha sportif gövde var. Ayrıca 8.3 inç ekran, Google Earth harita ve Sanal Kokpit (analog göstergelerin yerine gelen ayarlanabilir dijital göstergeler) içeren Teknoloji Paketi de tercih edilmiş. Aynı zamanda altı düz direksiyon da var ve opsiyon olarak satın alınmış. Ama bu kulağa pahalı bir otelin kahvaltı için ekstra almasına benziyor. Quattro standart ama buradaki Ultra versiyonu daha çok önden çekişli olarak çalışıyor.



Q5, kusurlu direksiyonu ve şanzımanı olsa da harika bir paket

Q5 sizinle gizlice yakınlaşıyor. İlk jenerasyonun üzerine evrimleşerek gelişti. Zaten 1.6 milyonluk satışla rakiplerini alt etmesi tesadüf olamaz. Peki bu başarıyı neden tamamen değiştirerek alt üst etsinler ki? Zaten bunu yapmadılar; aracı 34 mm büyüttüler, 90 kg hafiflettiler. Fakat bu saçlarını yeni kestirdikten sonra arkadaşlarıyla buluşan ama saçlarını

Audi Q5 2.0 TDI S-line

Fiyat | £40,290
Test aracı fiyatı | £45,210
Motor | 1968cc 16v turbo dizel 4 silindir
Aktarma | 7 ileri çift kavramalı otomatik, dört çeker sürüş
Süspansiyon | Önde MacPherson, arkada çok kollu
Malzeme | Çelik, alüminyum



BMW X3 xDrive 20d M Sport

Fiyat | £41,070
Test aracı fiyatı | £48,655
Motor | 1995cc 16v turbo dizel 4 silindir
Aktarma | 8 ileri çift kavramalı otomatik, dört çeker sürüş
Süspansiyon | Önde MacPherson, arkada çok kollu
Malzeme | Çelik, alüminyum



Mercedes-Benz GLC250d 4matic AMG Line

Fiyat | £40,675
Test aracı fiyatı | £49,085
Motor | 2143cc 16v turbo dizel 4 silindir
Aktarma | 9 ileri çift kavramalı otomatik, dört çeker sürüş
Süspansiyon | Önde MacPherson, arkada çok kollu
Malzeme | Çelik, alüminyum



Güç ve tork

Ne diyoruz? | Daha fazla kapasite Mercedes için daha fazla tork demek

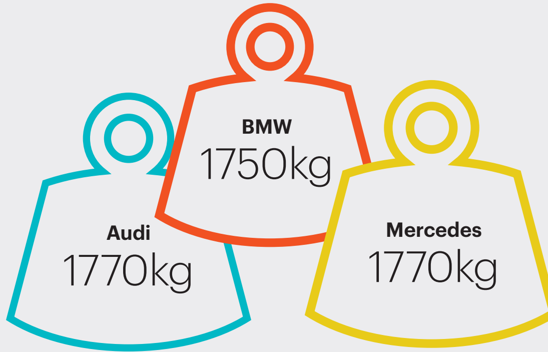
Audi
187 HP @ 3800 d/dak
400 Nm @ 1750 d/dak

BMW
187 HP @ 4000 d/dak
400 Nm @ 1750 d/dak

Mercedes
201 HP @ 3800 d/dak
500 Nm @ 1600 d/dak

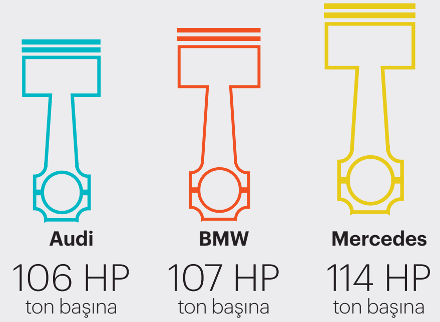
Ağırlık

Ne diyoruz? | Bunlar nedir? Birer boks tartısı rakamları mı? Neredeyse...



Güç/ağırlık

Ne diyoruz? | Mercedes burada daha önde



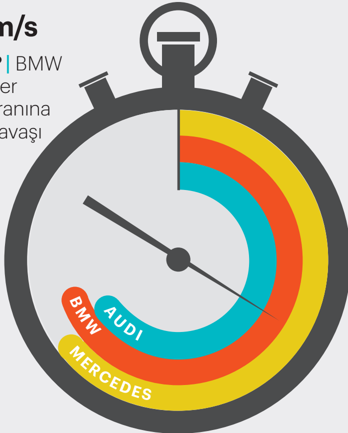
0-100 km/s

Ne diyoruz? | BMW Audi ile benzer güç/ağırlık oranına rağmen en yavaşı

Audi
7.9 sn

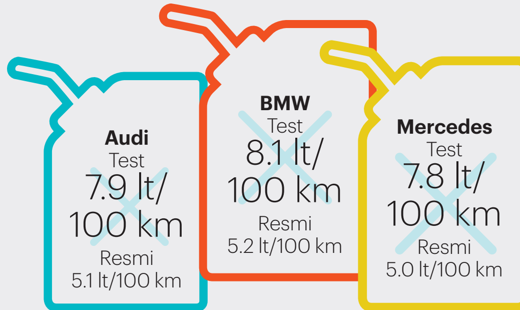
BMW
8.1 sn

Mercedes
7.6 sn



Resmi ve test tüketimleri

Ne diyoruz? | Otoyol ve şehir içi sürüşlerin ardından 8 lt/100 km civarı tüketim bekleyebilirsiniz



Maksimum hız

Ne diyoruz? | Mercedes avantajını koruyor

Audi
217 km/s

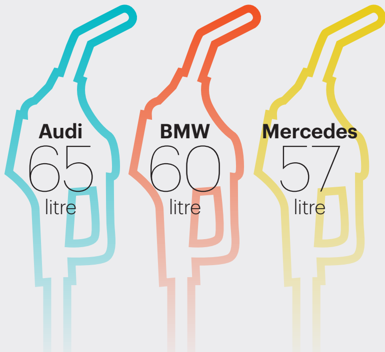
BMW
214 km/s

Mercedes
222 km/s



Yakıt deposu

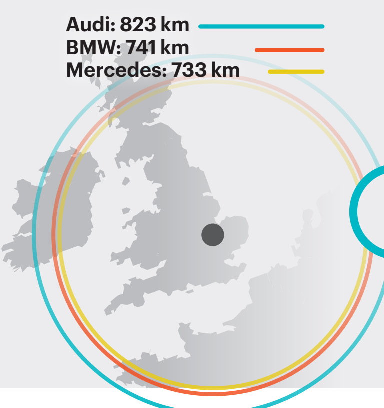
Ne diyoruz? | Q5 yakıt sırasına pek girmek istemiyor



Menzil

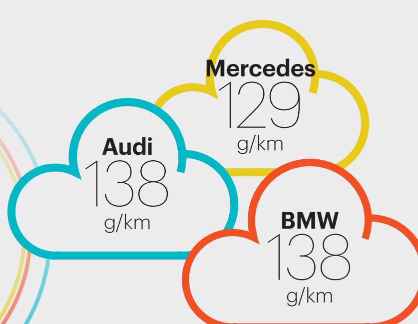
Ne diyoruz? | Daha büyük depo, benzer tüketimlerle Audi tabii ki önde

Audi: 823 km
BMW: 741 km
Mercedes: 733 km



CO2

Ne diyoruz? | Mercedes en düşük emisyona sahip, Audi ve BMW ise eşit



kestirdiği ilk bakışta fark edilmeyen biri gibi. Derli toplu ve çekici görünüyor. Diğerlerinin yükseltilmiş hatchback tarzının yanında daha geleneksel bir SUV gibi duruyor. İçeride de bu geleneksel tarz devam ediyor. Bu da Q5'i biraz yalın ve itaat eden bir hale sokuyor. Yine de detaylara dikkat ederseniz, dokunduğunuz her şeyin kusursuz olduğunu görebilirsiniz. Düğmelerdeki hassasiyet çok güzel ve direksiyondaki beyzbol dikişi çok şık.

Mercedes ile karşılaştırıldığında Audi'nin mimarisi daha güçlü görünüyor ve farkı detaylarda ortaya çıkıyor. Audi, güzelce şekillendirilmiş BMW'yi bile zora sokabilir. Çünkü onun yüzünde Bavyeralı aracın kaplamaları, Panini futbol albümlerindeki folyo çıkartmalar gibi görünüyor. Orto konsoldaki opsiyonel 'galvanik' kaplama ucuz görünüyor.

Testte yer alan Q5'in donanımı oldukça iyiydi. Manuel olarak ayarlanan koltukları ve onların deri ve ortası güzel bir hisse sahip kumaş koltukların kombinasyonu çok başarılı. Arka tarafa geçtiğinizde Q5'in daha dar hissettiriyor ama büyük yetişkinler için uygun. Arka koltuklar katlanabiliyor ve yatırılabiliyor.

Hem Audi hem BMW daha sportif odaklı. Helezonik yaylar (havalı olanlar Audi'de opsiyon), S-line ve M Sport versiyonların getirdiği daha sıkı ayarlara sahipler. Üç otomobilde de standart olarak üst donanım seviyesiyle gelen 19 inç jantlar standarttı. Fakat bu iki araçta yol odaklı lastikler tercih edilmiş: Pirelli Cinturato P7'ler BMW, ContiSport Contact 5'ler ise Q5'teydi.

BMW'nin adaptif süspansiyonları daha fazla yola uyum sağlıyor. Ayrıca yüzünüzde daha büyük bir gülümseme yaratıyor. BMW oldukça iyi yol tutuyor. Gövde burulması istikrarlı ve arkaya meyilli sürüş tarzını da size hissettiriyor. Oldukça büyük bir çekiş var ama arkadan itişli BMW tarzı daha dikkat çekici. Peki 320d'deki gibi bir sürüş eğlencesi var mı? Kesinlikle hayır ama iyi.

Audi de benzer şekilde rekabetçi ama ön taraf viraj girişlerinde daha yumuşak hissettiriyor. Daha nötr bir yapısı var ve yüksek hızda yol tutuş limitlerini aştığınızda yaşanan önden kaymayı toplamak için yardımcı oluyor. Çevik ve eğlenceli. Porsche Macan'daki aynı MLBevo mimarisine sahip. Ama şehir hızlarında biraz daha az memnun edici: Çift kavramalı şanzıman, kavşaklardan hızlı çıkış yapmak için bazen uyuşuk gelebilir ve direksiyon da aşırı destekli hissettirebiliyor.

Tabii buradaki hiçbir otomobilin direksiyonu kusursuz değil. BMW'nin değişken oranlı spor direksiyonu his anlamında biraz daha iyi ama apekse geldiğinizde aniden sarhoş biri gibi oluyor. Dengesiz hissettiriyor ve çok az güven veriyor ama 20d kullanıcıları, 30d ve 40i kullanıcılarının aksine bu sistemi almayabilir. Bu arada Audi'nin direksiyonu merkeze dönme konusunda oldukça ağır ve reaksiyon verme konusunda da ağır kalmaya devam ediyor. Yine de daha doğal bir hisse sahip. Gönülsüzce olsa da, buradaki en iyi direksiyon olduğunu söyleyebilirim.

Hepsi çekici, hepsinin bazı küçük kusurları var ve hepsinin karakterleri biraz farklı. Kritik olanı ise hiçbirinin kötü tercih olmaması ve bir kaybeden seçmenin adaletsiz görünmesi. Mercedes en rafine olanı ve harika performans sergiliyor. Onunla mutlu bir şekilde yaşayabilirsiniz, ama kendimi BMW veya Audi'ye yönelirken buluyorum. Her ikisi de tarz ve sürüş açısından çekici. Yakın bir mücadele oldu. BMW'nin genişlik, keskin dinamikleri ve üstün bilgi-eğlence ekranı öne çıkıyor. X3'ün standart direksiyonunu tercih edin, Johnny Marr'ın albümünü açarak motor sesini geride bırakın.

Hepsi çekici, hepsinin bazı küçük kusurları var ve hepsinin karakterleri biraz farklı

1. Dinamikler, bilgi-eğlence açısından en iyisi ve aileler için uygun. Motorun fısıltılarına alışmanız gerek.



3. En iyi performans, en yüksek rafinelik ve etkileyici işçiliğe sahip ama dinamik olarak geride.



2. Onunla rahat edebilirsiniz. Sürüşü güzel ama şanzıman ve frenler şehir içi sürüşlerde biraz uyumsuz davranıyor.



DÖRT ÇE
GÜCÜ



Dört çeker sürüş BMW M5'i batıracak mı, çıkaracak mı?

EKERİN ADINA



Bunu bulmak için karşısına bir AMG modeli getirdik...



Favori sürüş modunuzu ayarlayın, M1 veya M2'ye kayıt edin


Çift kavramalı şanzıman yerine sekiz ileri otomatik var



Çok çabuk mu durmak istiyorsunuz. Her iki araçta da karbon seramik seçeneği var

M

5 SÜPER SEDANIN her jenerasyonuyla, BMW'nin M departmanı bir başka kutsallığa son veriyor. Dördüncü jenerasyon E60, SMG için manuel şanzımanı bıraktı; beşinci jenerasyon F10 turbo besleme için atmosferik motordan uzaklaştı. Tüm bunların ardından M5 kendisini bir anda mezarlık yolunda buldu. Şimdi bir başka değişim ise, arkadan itişli sürüşün yerini dört çekere bırakması oldu.

X5 ve X6 M modellerinin ardından, F90 M5, dört çeker sürüşe sahip ilk gerçek M modeli oldu. Bu büyük bir günahkarlık mı, yoksa sürüş nirvanasının anahtarı mı? Bunu bulmak için çalışacağız. Yine de bir şeyden eminiz: M xDrive'ın gelmesiyle birlikte ilk kez BMW M5 ve rakibi Mercedes-AMG E63 arasında adil bir mücadele olacak.

Her iki üretici de, süper sedanlarını çift turbo V8, dört çeker sürüş ve otomatik şanzımanlarla donattı. M5'in 4.4 litre V8 motoru 592 HP ve 750 Nm tork üretiyor. 100 km/s hızlanmasını 3.4 saniyede tamamlıyor ve önceki



BMW ve AMG dört çeker olabilir ama hala arkadan itiş heyecanını sunuyorlar



Büyük sorular Mercedes-AMG E63 S



İkinci el olanı büyük avantaj getirir mi? E63 bir yıldır piyasada ve düşük kilometreli tanıtım araçları bulmak mümkün. Uygun fiyatlı olabilir.



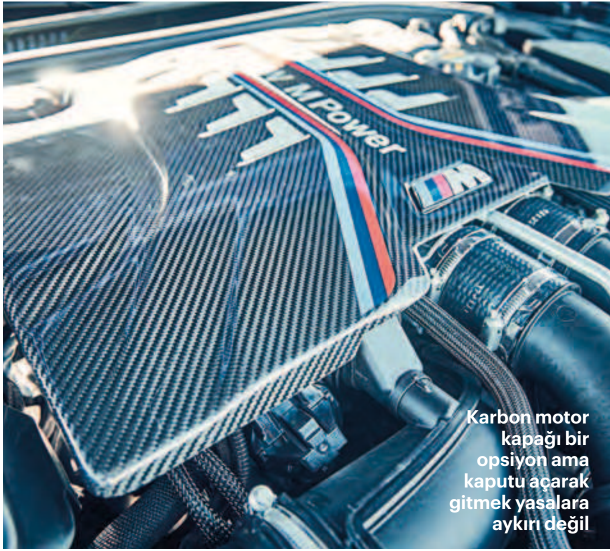
Yedek lastik için yeri var mı? Sedanda yok ama M5'ten farklı olarak Mercedes'in station versiyonu var. Onunla daha fazla hacme ve yedek lastiğe sahip olabilirsiniz.



Opsiyon olarak en çok neye param gider? Basit. Sadece Edition 1 paketini alın. İçerisinde 20 inç jantlar ve güzel napa derisi var. Hadi bunu alın!



Eğer Prens olsaydı, kim olurdu? Prens E63 yaşlandıkça daha vahşileşiyor. Dört çeker sürüş onu biraz sakinleştirse de, hala agresif.



Karbon motor kapağı bir opsiyon ama kaputu açarak gitmek yasalara aykırı değil



4.0 litre V8 motor 604 HP üretiyor ve sesi harika

jenerasyona göre 1.2 saniye daha hızlı. Sadece 40 HP fazlasına sahip olsa da, rakamlar M xDrive'ı epey öne çıkarıyor. Diğer yandan daha küçük hacimli 4.0 litrelik V8 motorlu Mercedes E63 S 604 HP ile üstünlük sağlıyor. Hatta 850 Nm tork ile bu üstünlüğü daha da vurguluyor. Ancak 0-100 km/s hızlanması aynı.

Mercedes'te S versiyonu 39 HP/100 Nm tork değeri getiriyor. Buna ek olarak dinamik motor bağlantıları, elektronik kontrollü arka diferansiyel ve daha büyük frenlere sahip. Ayrıca sadece E63 S'de arkadan itişli Drift modu var. M5'in karşısına bu aracı çıkarmak için iyi bir sebep. Çünkü zaten bu işi iyi yapan bir geçmişi olduğunu biliyoruz.

Tanıdık tasarımı ve BMW'nin eski 4.4 litre V8'inin evrimleşmiş motoruyla M5'in dört çeker olmasından daha fazla konuşulacak konu var. Motor, yeni turbolara sahip, ekstra yakıt enjeksiyon basıncı, modifiye edilen manifoldlar var. Yedi ileri çift kavramalı vites kutusu yerine ise sekiz ileri otomatik şanzıman geldi. Ön iz açıklığı daha geniş, artık karbonfiberden ve ağırlık dört çeker donanıma rağmen düşürüldü.

Yine de bu öndeki ekstra tahrik mili en çok tartışılan nokta. Sadık M5 müşterileri yüksek yol tutuşu görerek bunu unutacak tarzda değiller. Aslında arkadan itiş meraklıları az sayıda ve M tutkunları bunun geleceğini biliyordu. M Departmanı eski Audi Sport başkanı Frank van Meel'in

Frank van Meel gelene kadar M Departmanı dört çekerden uzak durdu

gelmesine kadar bu güvenliği ve kontrol yeteneklerini artıran özellikten uzak duruyorlardı.

Hemen ona, "Acaba muhallebi çocukları için M5 mi yaptınız?" diye sorduk. F90 projesinin arkasındaki adam yanıtladı: "Hiç de öyle değil. Dört çeker sürüş yeni M5'i daha hızlı, daha keskin ve daha güvenli yaptı. Geliştirilmiş çekişi ve özellikle kötü zeminlerdeki daha güçlü yol tutuşuyla, virajların dışına daha fazla momentum taşımanızı sağlıyor." Birazdan göreceğimiz gibi her iki araç da arkadan itişli heyecanını vermeye devam ettiği iddiasında.

Yine de şimdi dört çeker sürüşe izin vermekten memnunuz. Sonbaharın sonlarında Portekiz Atlantik sahili havası hala bazı yerlere göre daha güneşli. Fakat yağmurların uzun zamandır gelmemesi, asfaltın tozla kaplanmasına sebep olmuş, bu yüzden yol tutuş hava hokeyi gibi olabiliyor. Bu süper sedanları sıkıştırdığınızda, elektroniklerin kontrolünde arka tarafın kıpır kıpır olduğunu hissedebiliyorsunuz. Hem de bunu ultra yüksek performanslı lastikleriyle yapıyor.

Sonuç olarak Pirelli P Zero'lar (BMW: 275/35 ZR20,285/35 ZR20) ve Continental SportContacts (Mercedes: 265/35 ZR20, 295/30 ZR20) süper yapışkan yeteneklerini göstermek için daha sıcak ve yol tutan asfalta ihtiyaç duyuyorlar. Otoyol yerine daha geç fren yapabileceğiniz Autodromo do Estoril'de asfalt, daha geç fren yapmanıza imkan tanıyor. Resmi rakamlara göre E63 S, 1880 kg ve yeni M5'ten sadece 25 kg daha ağır. İlk izlenimler ise, BMW'nin biraz daha hafif olduğu hissini verdiği ve Mercedes-AMG'ye göre daha çevik hissettirdiği yönünde.

BMW'nin M xDrive sistemi çok iyi çalışıyor ve tork dağılımını da çok başarılı bir şekilde değiştiriyor. Sağdan sola veya öne-arkaya doğru akıllıca dağıtım yapılıyor. Bu özelliklerle M xDrive çok daha esnek bir yapıya sahip olduğunu düşündürüyor. Arka tarafın oynamasından daha hoşnut olanlar, M Dynamic Modu aktif hale getirebilirler.


Her şeyimizle M otomobiline uygun giyindik...





M ayarları dokunmatik ekrandan yapılabilir ve ayarlar cama yansıtılıyor



Mercedes'in kabini yüksek teknolojiye sahip. Geniş ekran standart...

M5'in otomatik vites kutusu, önceki DCT şanzımanın geçiş zamanını yakalıyor ama onun sarsıcı vites yükseltmelerini de özledik

Böylece güvenlik ağı daha esnek oluyor ve arka tarafa daha fazla tork gönderiyor. Sonraki adım ise, DSC düğmesiyle oynamak. Onu kapattığınızda sarı bir ışık yanıyor. M xDrive menüsü üç farklı ayar sunuyor: 4 çeker, 4 çeker Spor ve 2 çeker. Evet, işler şimdi karışmaya başlıyor. Hem de direksiyon, süspansiyon ve aktarma ayarlarını değiştiren Konfor, Sport ve Sport Plus modlarından söz etmedik bile.

Yeni M5 pistte DSC koruyucu meleği olmadan ve 4 çeker Spor modu seçiliyken çok hızlı. Hızlı virajlardan çıkış sürati aklınızı alıyor ve çekiş gerçekten çok yüksek. Frank van Meel ise şunları söylüyor: "Bizim sistemimizi ayıran özellik tek bir ECU'nun iki diferansiyeli, denge, çekiş kontrollerini ve ABS algoritmasını yönetmesi. Bu uygulamayla çok daha hızlı olduk." Arkadan itiş modunda eski tarz geri dönüyor. M5, çekiş sınırlı olduğu eski günlerdeki gibi kayıyor.

M5 ve E63 S, genel olarak eski ve daha zengin müşteri imajına odaklanmış. Ancak bunun yanında çok daha fazlası da var. Bir eliniz direksiyonu tutarken, diğer eliniz de doğru ayarı bulmaya çalışacak. Bu yüzden orta konsola bakarak, dokunarak ayarları keşfedeceksiniz. Otomobilin daha sert yanı, aracın menü dünyasının altında yatıyor.

Aracın yeni özelliklerinden biri ise, E63'ün S versiyonunda sunulan Drift modu. Her ne kadar E55 gibi önceki tüm AMG sedanlar elektronik yardımcılar olmadan yanlayarak ilerlese de, son model Affalterbach'ın bu kaymaları farklı bir seviyeye getirmesini sağladı. M5 gibi drift konusu bambaşka noktalara getirilmiş. Mercedes'in Konfor yol tutuş modu, evcilleştirilmiş hissettiriyor. Ama Sport, Sport Plus ve Yarış olmak üzere üç kademe daha var. Yarış modunda ESP kapanıyor ve şanzıman manuele kilitleniyor. Tüm güç ve tork arka tekerleklere gönderiliyor. Bu sayede Portekiz'in gökyüzüne dumanlar gönderebildik. 110 km/s'ye kadar her şey sürücünün üzerinde. 110 km/s'nin üzerinde ise ön aksta yoğun çalışmanın içerisine girerek hıza odaklanıyor. Mercedes ile karşılaştırıldığında M5'te arkadan itiş hızla yönetilmiyor. Ayrıca M1 ve M2 olmak üzere dinamik modlarınızı kaydetme şansınız var.

BMW'nin iddiasına göre yeni sekiz ileri otomatik şanzıman, önceki yedi ileri çift kavramalının değişim zamanlarını yakalıyor. Öyle olabilir ama eski şanzımanın ilk üç vitesteki hızlı değişimini unutmak da mümkün değil. Her iki dört kapılı roket de son derece performanslı. 0-100 km/s hızlanmasında 3.4 saniyeyle eşitler. M5, 0-200 km/s hızlanmasında, 11.5 saniyeye karşı 11.1 saniye ile daha iyi. Bu nasıl oluyor? Çünkü daha uzun aralıklara sahip dokuz

Büyük sorular BMW M5



İkinci el olanı büyük avantaj getirir mi? F90 henüz geldi, ama F10 özünde aynı motoru kullanıyor ve arkadan itişli. İlk çıkan modeller oldukça uygun.



Yedek lastik için yeri var mı? Hayır, bunun için arka koltuğu katlayıp koymanız gerek. Son station V10 E61 olmuştu ve yenisi de gelecek gibi değil.



Opsiyon olarak en çok neye param gider? Bowers & Wilkins Diamond ses sistemini alın. Elmas tweeter'lara ve güzel hoparlörlere sahipler.



Eğer Prens olsaydı, kim olurdu? Prens Harry. Eski vahşi günlerin izlerini taşıyor ama M5 artık daha oturaklı ve karmaşadan uzak duruyor.



M5 ve E63 S dört çeker sürüşle bile eğlenceli

Motor, vites kutusu ve frenleme açısından çok yakınlar. Ama şasi açısından öyle değil

kademeli Mercedes'te bir vites daha bulunuyor. 2018'de M5 Competition gelince fark daha da artabilir.

Motor, şanzıman ve fren açısından çok yakınlarken M5 direksiyon konusunda farkını gösteriyor. Bu da şasi departmanının öne çıkan yanını vurguluyor. Ayrıca arka lastiklerin kullanımı konusunda da size bilgi veriyor. BMW'nin Pirelli P Zero lastikleri eşit şekilde açıkça aşındığını gösterirken, Mercedes'in Conti SportContact'larında ise arka taraftaki lastikler önlere göre daha fazla aşınmıştı. Özellikle de omuz kısımları. Bunun daha agresif süspansiyon ayarları, toe ve negatif kamber açılarıyla da ilgisi var. Teoride böyle ayarlar daha yüksek viraj hızları anlamına geliyor. Gerçekte ise avantaj frenaj noktasında gidiyor. Elbette pedala daha sert basarak bunu aşabilirsiniz ama bu durumda arka lastiklerden gelecek sese de hazır olun. Portekiz'de M5'e yerleştirilen 20 inç lastikler yola iyi uyum sağladı ve otomobil sürücüye de güven aşılamayı başardı.

Burada drift yapmaktan değil davranış farklılıklarından söz ediyoruz. Bunlar yüksek limitlere sahip dört çeker süper sedanlar ve şasileri daha farklı tepkilere sahip. Yine de Mercedes yeni bir üçlü bölmeye sahip havalı süspansiyon kullanıyor. Sport ve Sport Plus modları haricinde yoldaki bozuklukları bu sayede absorbe ediyor. BMW ise daha geniş bir ayarlama aralığı sunuyor. Her ne kadar daha az radikal olsa da, daha ulaşılabilir bir tarzı var. Egzoz düğmesi ise sesleri kalpten almanızı sağlıyor. E63 S'te buna basarsanız, aracın tonu Tarzan'dan King Kong'a dönüşüyor. M5'te ise buna basarsanız kara kutu sesi kısıyor.

Pistte ve yolda durmadan sürüş yapsak da M5 ve E63 S'in arasında karar kılmak çok zor. Başlangıç olarak her ikisi de çok iyi dört kapılı otomobiller. Hızlı, eğlenceli ve iletişimi kuvvetli. Her ne kadar M5 mahalledeki yeni çocuk olsa da, karşısında ciddi bir rakip vardı. Dinamik görünüyor ve bunu hissettiriyor.

M5'in daha ulaşılabilir bir tarzı var ve daha homojenik bir sürüş makinesi. Limitte daha tatlı, her zaman çevik ve oturaklı. Ayrıca tüm elektronikler açık olduğunda biraz daha uysal ve sakin. BMW M5 bugün kazanıyor, ama sadece boyun farkıyla.



MERCEDES-AMG E63 S

> Fiyat £87,375
> Motor 3982cc 32v çift turbo V8, 604 HP @ 5750 d/dak, 850 Nm @ 2500 d/dak
> Aktarma 9 ileri otomatik, dört çeker sürüş
> Performans 3.4 sn 0-100 km/s, 250 km/s (sınırlı), 9.2 lt/100 km, 209 g/km CO2
> Ağırlık 1880 kg
> Satış tarihi Şimdi
★★★★★

Arka lastikler yanıyor. Bu araçlarla böyle günler yaşayabilirsiniz

BMW M5

> **Fiyat** £89,640
> **Motor** 4395cc 32v çift turbo V8, 592 HP @ 5600 d/dak, 750 Nmft @ 1800 d/dak
> **Aktarma** 8 ileri otomatik, dört çeker sürüş
> **Performans** 3.4 sn 0-100 km/s, 250 km/s (sınırlı), 10.5 lt/100 km, 241 g/km CO2
> **Ağırlık** 1855kg
> **Satış tarihi** Şimdi

★★★★★



HONDA X-ADV

Honda X-ADV sanki cross ve enduro karışımı bir motor olmuş... Gerçekten kalkışı, hızlanması, virajlardaki yumuşaklığı çok başarılı.

Küçük bir Transformers



TAMER ATSAN
mail: tamer.atsan@gmail.com
İnstagram: tamer_atsan

NEDEN İNSANLAR motora binerek kendilerini riske atıyorlar? Özellikle ülkemizde trafikte saygı ve sevgi eksikliği tavan yapmışken ve farkındalık bu kadar düşükken neden? Bunun birden fazla sebebi var elbet ama motorla yolları kat ettikçe farkında olmadığım yeni nedenler buluyorum riskleri göze almak için. Bundan sonraki yazılarımda kısaca bunlardan da bahsetmek istiyorum. Ama çok temel bir sebep söylemek istersem "özgürlük" derim. İnsan motorun üstündeyken kendini hiç olmadığı kadar özgür hissediyor, biraz süratlenince yüzünüze çarpan rüzgar, ciğerlerinize dolan oksijen inanın her şeye bedel!

Bu ayki konuğum Honda X-ADV

Sıvı soğutmalı, çift silindirli 745 cc motor hacmine sahip bu yeni jenerasyon motor 55 beygir gücünde, maksimum tork 4750 d/d'da 58 Nm, yakıt kapasitesi 13.1 lt, sele yüksekliği 820 mm ve ağırlığı 238 kg.

X-ADV sanki küçük bir "TRANSFORMERS", Honda'nın DCT şanzımanıyla donatılmış bu motor son derece esnek ve süratli. Anahtarsız çalıştırma teknolojisini de üzerinde bulunduran X-ADV'nin bir kaskın sığabileceği sele altı bölümü mevcut.

Burada belki biraz DCT (DCT-Dual Clutch Transmission) şanzıman üzerinde durmak lazım. Geçtiğimiz 10 yılda daha çok yüksek performanslı araçlarda ve yarış araçlarında çift kavramalı (deb-

FOTOĞRAFLAR: HAKAN PEKBELGİN

riyajlı) olarak karşımıza bu tip şanzımanlar çıkmaktadır. Genel çalışma prensibi itibariyle oldukça gelişmiş çift debriyaja sahip bir otomatikleştirilmiş şanzımandır. Ancak otomatik moddayken tork konvertörlü geleneksel otomatik şanzımanlardan bile pürüzsüz ve çabuk geçişlere sahiptir ve daha az yakıt tüketir. DCT şanzımanlarda tork konvertörü yoktur ve motor ile şanzıman arasındaki bağlantıyı bilgisayar kontrollü 2 adet debriyaj gerçekleştirir. Ben bu tip sistemleri şu şekilde tanımlıyorum. Sanki vites kutusunun içinde küçük bir insan oturuyor ve ihtiyaç duyduğunuz anda sizin yerinize vites değiştiriyor.

X-ADV sanki cross ve enduro karışımı bir motor olmuş, gerçekten kalkışı, hızlanması, virajlardaki yumuşaklığı çok başarılı. Gidonu tuttuğunuz anda bile insan kendini iyi hissediyor ve bir yerlere gitmek istiyor.

Motosiklete binmeye bende herkes gibi scooter ile başladım, ilerledikçe motor büyüdü ve vitesli motorlara geçiş yaptım. Ne zaman ki vitesli motorlara alıştım sonrasında kullandığım scooterlar benim motor kullanma zevkime çok fazla hitap etmemeye başladı. Ancak DCT şanzımanlı motorlar bu görüşümü az da olsa değiştirdi. Elbette bu konu gerçekte tamamen kullanım amacıyla ilgili, sürekli şehir trafiğinde dolaşanların bu tip otomatik vitesli motorları tercih etmesi çok doğal ve çok doğru.

İşte Honda X-ADV'de bu tip bir motor, hem keyifli hem de kullanması çok kolay. Africa Twinde olduğu gibi DCT şanzımanların gaz tepkimelerini aşırı bulduğumu söylemem lazım ancak bu motorda tepkimeler biraz daha kontrol altında, çünkü sol elde de fren var. İnsan doğal olarak bu freni vitesli bir motorun debriyajı gibi kullanarak ilk kalkış hızını sönümlemeyi keşfedip zamanla buna uyum sağlıyor.

X-ADV ile epey yol yaptık, lastik tabanlarının kalınlığı motorda müthiş bir denge yaratmış, yeni jenerasyon motorlarda görmeye alışık olduğumuz IPAD görünümlü göstergede her türlü bilgi mevcut. Oturma pozisyonu enduro tarzı bir motor gibi çok keyifli.

Sonuç:
İlk başta tereddütle yanaştığım bu makineyi çok sevdim, kullanmak çok kolay ve zevkli, manuel vitesi yorucu bulanlar ve şehir trafiğinde çok takılanlar için süper bir alternatif olduğunu düşünüyorum.







Otomobil dünyasının 'HULK'ları

Renault 5 Turbo ve Clio V6 sıra dışı tasarımı ile birbirine benziyor. Her iki efsanevi model de Renault için gurur verici özelliklere sahip.



BU AY CAR DERGİSİ OLARAK Türkiye'de bir ilki başardık diyebiliriz. Çünkü sizler için Renault 5 Turbo 2 ile Renault Clio V6'yı yan yana getirdik ve inceledik. Öncelikle şunu belirtmekte fayda var. Renault'yu; cesur, yenilikçi ve hem sürücüsünü hem sevenlerini hayran bırakan modeller çıkaran bir marka gözüyle görenler için bu sayfalar ilgi çekecektir. Fantastik filmlerle alakanız varsa, bu iki araç için bana göre en doğru özet; Bruce Wayne'in yeşil dev Hulk'a dönüşmesi...





Standart bir B segmenti otomobili; motorun yerleşiminden çekiş tipine kadar bambaşka bir otomobile dönüştürmek ve kendisinden daha pahalı ve güçlü araçların karşısına çıkartmak her markanın kolay yapabileceği bir iş değil. Hele ki bu işe girişip bunu seneler sonra başka bir model ile devam ettirmek bambaşka bir olay. Renault bu tarz cesur girişimlere adım atmayı seven bir marka.

İtiraf etmek lazım ki, bu iki aracı bir araya getirmek hem çok kolaydı hem de çok zor oldu. Çünkü iki aracı da Atatürk Oto Sanayi'de bulmak mümkündü ve araç sahipleri tarafından da çekim için onay almayı başarmıştık. Fakat bizleri çok kötü bir sürpriz bekliyordu. Kar ve tipi! Kış mevsiminin neredeyse 2 ayını eskiten İstanbul daha adam akıllı kar yüzü bile görmemişken, çekim gününün sabahı neredeyse testimizi iptal ettirecek şekilde kar yağıyordu ve üstelik bu yağışa tipi de eşlik ediyordu. Neyse ki arada çıkan güneş bize yüzünü gösterdi ve çekimleri yaptık.

Sayfalarımıza konuk olan iki araç da hem dünyada hem de ülkemizde nadir kelimesini sonuna kadar hak ediyordu ve Reanult 5 Turbo 2'den ülkemizde 3 adet mevcut (Dünyada 3167 adet), Clio V6'dan ise ülkemizde 4 adet mevcut (Dünyada 1372 adet). Clio V6'yı Emir Özkan'dan Renault 5 Turbo 2'yi de Can Akbaba'dan temin ettik. Renault Clio V6 "Acid Yellow" ismindeki rengi ile dikkat çekiyor. Bu renge sahip Clio V6 sadece 28 taneymiş. R5 Turbo 2 ise çok geniş çamurluklara sahip arka tasarımıyla ve TURBO yazısı bulunduran kapılarıyla dikkat çekiyor. Abartmadan söyleyebilirim ki çekimler sırasında yanımızdan geçenler tarafından uzun süre göz hapsine alındık. Haksız da sayılmazlar çünkü bu araçlar piyasaya çıktığı andan itibaren klasik unvanını almaya hak kazanabilecek bir tasarıma sahipti. Her iki araç da segmentinde ilk ve hala tek dedirten detaylar barındırıyor.

Ortadan motor ve arkadan itişli Renault 5 Turbo, iki farklı jenerasyona sahipti ve bunlar Turbo 1 ve Turbo 2 olarak geçiyordu. Bizim testini yaptığımız jenerasyon ise 1983-1986 yılları arasında üretilen Turbo 2 ve test ettiğimiz araç da 1985 model. İki jenerasyon arasındaki fark en kolay iç mekanlarına bakarak anlaşılabiliyor. Turbo 2'nin iç mekanı standart Renault 5 modelinden de izler taşıyor. Bu modelin üretim amacı ise efsane Lancia Stratos'un da içinde bulunduğu Grup 4 ralli yarışlarında kullanılabilmesiydi ve Renault bu yarışlara katılabilmek için küçük boyutlara sahip R5 modelini seçti.

1981 yılında girdiği Monte Carlo Yarışı'nda da Renault 5 Turbo 1 Jean Ragnotti pilotajında ilk birinciliğini kazandı ve günümüzde de Renult 5 Turbo'nun adı geçtiğinde Jean Ragnotti her zaman anılır. Araçta bulunan motor ve sunduğu teknoloji günümüz için adeta ön gösterim niteliğinde. Çünkü araçta bulunan motor 1.4 lt hacminde ve





"Cleon Fonte" ismi verilen turbosuyla tam 160 HP güç ve 221 Nm tork üretiyor. 6.6 saniyede 100 km/s hıza çıkabilen araç 209 km/s sürate sahip, model yılını ve segmentini düşünürsek bu değerler muazzam.

1985 yılına gittiğimizde o dönemin en hızlı otomobillerinden olan Ferrari 308 GTS'in bile 0-100 km/h değeri 6.9 sn olduğunu dikkate aldığınızda aracın bu başarısını görebiliyorsunuz.

Araçta bulunan "GOTTI" imzalı jantlar, Jaeger yazısı işlenmiş spor göstergeler, her kolunda üçer halka barındıran 3 kollu ve Alpine logolu direksiyon ile Bosch K Jetronik enjeksiyonlu Turbo benzinli motorun Clio V6'dan bile daha karakteristik ve belirgin çıkan hırıltılı motor sesi kelimenin tam anlamıyla inanılmazdı. Son iki detay olarak da aracın arka süspansiyonu Alpine A310 modelininkiyle aynı olmakla birlikte Renault 5 Turbo'lar sanılanın aksine Renault fabrikasında değil, Alpine fabrikasında üretiliyordu.

Renault 5 Turbo 2 o kadar özel ve güzel geldi ki dikkat çekici rengine rağmen Clio V6'yı unutuverdim! Daha sadece 33 bin km'de olan bu efsanevi aracın 864'üncü Clio V6 olduğunu belirten bir metal plakası mevcut. Phase 2 olarak adlandırılan jenerasyona ait bu aracın dış tasarımı bana göre R5 Turbo 2'den daha güzel gelse de motora taze hava yollayan hava girişleri R5 Turbo2'den daha az gösterişli ve böyle bir araçta yerleşimleri çok güzel olsa da ben daha büyük çıkışlı egzozlar beklerdim. Ayrıca iç mekanını incelediğimizde araca özel tasarlanan vites konsolu dışında iç mekan standart bir Clio'dan hemen hemen farksız. Bu da biraz hayal kırıklığı yaratabilir ama yan koltuğunda geçirdiğim yolculukta yokuş yukarı çıkarken yaptığı hızlı kalkışlarda ortaya çıkan o atmosferik V6 sesi dışarıdan çok etkileyici gelmese de içeride motor tam arkanızda olduğu için araçtan hiç ama hiç inmek istemiyorsunuz. Spor deri koltukların yan destekleri benim gibi iri yarı kişiler için bile çok çok iyi.

Clio V6'nın motoruna gelirsek sanılanın aksine sadece Laguna V6'dan alınıp olduğu gibi yerleştirilen bir motordan ibaret değil. Araçta bulunan motorda Porsche'nin büyük emeği var ve "Phase 1" jenerasyonda kullanılan 230 HP'lik motorunun dayanıklılık sorunlarını çözmek için motorunu Porsche'ye teslim etti. Yapılan geliştirilmeler sayesinde motorun gücü 255 HP'ye yükseltildi ve değişmeyen 300 Nm'lik torkun eğrisi daha verimli olacak şekilde ayarlandı. Geliştirilen motor sayesinde Phase 1'in 6.4 sn olan 0-100 km/s değeri 6 sn'ye indirildi, 235 km/s olan son hız değerinde ise değişiklik yapılmadı. Bu iki efsane aracı kar yağışına rağmen dergimiz için kapalı garajdan çıkaran ve her iki aracın da yan koltuğunda kısa ama nostaljik bir yolculuk yapmamı sağlayan Retro Garaj ve VetteSS'e bu vesile ile teşekkürlerimi sunuyorum. Gelecek Halef-Selef testimizde görüşmek üzere.,

OĞUZ ÖZDEN


41 YZ 156

HONDA CIVIC TYPE R

Bye bye Type R

Birçok test aracını alıp bırakırım ve her aracı teslim ettiğimde kazasız belasız teslim ettim diye sevinirim. Yeni Honda Civic Type R'ı bırakmak ve ondan ayrılmak zor oldu.







YILLARCA TUNING HABERLERİ ve dergileri yaptığımdan Honda markasına bakışım oldukça farklı. Neredeyse çok az standart Honda gördüm diyebilirim. Modifiye edilmemiş Civic neredeyse hiç görmedim. Ara sıra test araçları aldığımız zaman standart Honda görme şansımız oluyordu. Honda Civic'e her zaman saygı duymuşumdur. Yeni Civic'te benim için farklı bir otomobil ve tabii ki Type R içlerinde en çok merak ettiğim versiyonuydu. İstanbul'da yapılan lansmanda kullanma şansım oldu. Pistte keyifli birkaç tur atsam da bu yetmemişti. Teste alacağımız gün geldi çattı. Civic Type R, 3 gün benimleydi ve keyfini çıkartmalıyım!

Civic ailesi 10'uncu nesli piyasaya çıktığında herkes Civic Type R'ın nasıl olacağını merak etti. Yeni Civic Type R, Honda'nın bugüne kadar hayata geçirmiş olduğu en geniş kapsamlı ürün geliştirme programının yansıması olan 10. nesil Civic ile aynı platformu üzerine geliştirildi. Yol ve pist kullanımı göz önüne alınarak teknik olarak geliştirilen yeni Honda Civic Type R'ın kaputunun altında 2.0 litre hacimli Turbo VTEC motoru 6500 d/d'da 320 HP güç ve 2500-4500 d/d aralığında 400 Nm tork üretiyor. Söz konusu değerler Civic Type R'ı 5.7 saniyede o'dan 100 km/s hıza ulaştırıyor ve 272 km/s maksimum hıza çıkmasını sağlıyor. Bu, Civic Type R'ı sınıfının en çabuk hızlanan ve en hızlı otomobili yapıyor.

Tamamen yeni bir süspansiyon, daha düşük ağırlık merkezi ve arttırılmış gövde rijitliği gibi özellikler sayesinde yeni nesil Honda Civic Type R önden







Type R'ın kaputunun altında 2.0 litre hacimli Turbo VTEC motoru 6500 d/d'da 320 HP güç ve 2500-4500 d/d aralığında 400 Nm tork üretiyor.



çekişli yüksek performanslı kompakt hatchback sınıfının en iyi sürüş deneyimlerinden birini sunuyor.

Yeni Civic Type R için özel olarak geliştirilen dört tekerlekte Adaptif Amortisör Sistemi özellikle hızlanma veya yavaşlama gibi ani ağırlık transferlerinde gövdenin dengede kalmasına yardımcı olarak hızlanma ve fren performansını arttırıyor.

Daha önce kullanıma sunulan 'Sport' ve pist odaklı '+R' modları dışında 'Comfort' adında yeni bir sürüş modu daha sisteme dahil edildi. Sürüş modlarının her biri adaptif amortisörler, direksiyon sertliği, vites değiştirme hissi ve gaz tepkisini ayarlıyor. Performansı hissetmek için '+R' moduna geçmeniz yeterli. Karakteri tamamen değişen Civic Ttype R'in tam bir pist otomobiline dönüştüğünü görmek mümkün.

Görünüm olarak Civic Type R övgüyü hak ediyor. Standart kardeşlerinden hemen ayırt edilen Type R'da özellikle kaput havalandırması ve ön tampon çıkıntıları sert karakterini ön kısımda yansıtıyor. Yanda ise geniş çamurluklar ve marşpiyeler otomobile farklı bir hava katıyor. Arka kısımda geniş spoyler ve difizörlü arka tampon Type R'a sıra dışı görünüm sunuyor. 3 egzoz çıkışı ise Type R'da son nokta oluyor.

İç mekan her zamanki Honda sportifliğini yansıtıyor. Koltuktan direksiyona Type R'ın içinde her detay kaliteli ve sportif.

Üç güzel günün ardından Civic Type R, bırakırken mırıldandığım tek şey bye bye Type R oldu.

AHMET SAİD ÖZEN



Teknolojik gelişim

Volkswagen Polo, artan teknolojik donanımlarıyla göz dolduruyor. Ebatları büyüyen yenilenen Polo dikkat çekiyor.





VW POLO, ilk olarak 1975 yılında üretimine başladı. Dünya genelinde 16 milyondan fazla satış rakamına ulaşarak Volkswagen markasının en başarılı modellerinden biri olan Polo, altıncı nesliyle sınıfındaki iddiasını devam ettiriyor.

Yeni Polo üst segmentlerde görmeye alıştığımız konfor, güvenlik ve teknolojik özellikleri, eğlenceli ve karizmatik karakteriyle kompakt hatchback sınıfına taşıyor.

Altıncı nesil Polo, MQB (Modüler Platform Yönetimi) temel alınarak tasarlanmış. Bu platform sayesinde ilk bakışta fark edilen daha uzun, daha geniş gövdesi ve uzayan aks mesafesi ile göz dolduruyor. MQB'nin sağladığı avantajlarla Yeni Polo, bir önceki nesline göre 81 mm daha uzun, 69 mm daha geniş olmasına ve artırılmış gövde sağlamlığına rağmen aynı ağırlığa sahip.

Yeni Polo'da tamamen yenilenen sürücü odaklı kokpit tasarımı ve yüksek kalitede malzeme ve işçilik iç mekanda ilk göze çarpan detaylar arasında. Yeni kokpite göz atıldığında, sunulan 8 inç boyutunda ekran yeni nesil bilgi eğlence sistemleri ve özelikle opsiyonel olarak sunulan dijital gösterge paneli ile dijital çağın gereklerine Polo en üst seviyede cevap veriyor. Aynı zamanda Polo, yeni nesil dijital gösterge panelinin kullanıldığı ilk Volkswagen modeli olmanın yanı sıra, segmentinde bu teknolojiye sahip ilk model olarak öne çıkıyor.

Altıncı nesil Polo, Türkiye'de ikisi benzinli, ikisi dizel olmak üzere toplam 4 farklı motor seçeneğiyle alınabiliyor. Benzinli motorlar 3 silindirli ve 1 litre hacme sahip. İlk seçenek, Stop&Start özelliğine sahip, manuel şanzımanlı ve 75 HP güç üreten 1.0 lt MPI, diğer seçenek ise DSG şanzımanlı, 95 HP güç üreten 1.0 litre TSI.

Yeni Polo'nun SCR teknolojisine sahip dizel versiyonları ise, manuel şanzımanla sunulan, 1.6 TDI SCR 80 beygir ile hem manuel, hem de DSG şanzımanla alınabilen ve 250 Niltonmetre tork değerine sahip 1.6 TDI SCR 95 HP.

Bu sayımızda inceleme firsatı bulduğumuz 999 cc hacmindeki 95 HP gücünde 7 ileri DSG şanzımanla kombime edilen benzinli motor, 175 Nm torka sahip. 0-100 km/s hıza 10.8 saniye de çıkan otomobilim maksimum hız değeri ise 187 km/s. Polo, ortalama olarak 4.7 lt/100 km yakıt tüketmekte.

SUAT ÇALIŞ

Bu seçenek çok iş yapar

Ford Fiesta'da kullanılan 998 cc hacminde olan bu 3 silindirli motor 4500 d/d'de 100 HP güç ve 1500 d/d'de 170 Nm tork üretiyor. Selectshift adı verilen otomatik şanzımanla Fiesta rekabette ben de varım diyor.

DAHA ÖNCEDEN dizel motorlu seçeneği ile konuğum olan Fiesta'nın bu ay benzinli otomatik seçeneğini test ettik. Test ettiğim Fiesta'da üst üste 5 kez kendi kategorisinde yılın motoru ödülünü almış 1.0 lt Ecoboost motor ve Selectshift isminde 6 ileri tork konvertörlü şanzıman mevcut. 998 cc hacminde olan bu 3 silindirli motor 4500 d/d'de 100 HP güç ve 1500 d/d'de 170 Nm tork üretiyor. 0-100 hızlanma değeri 12.2 saniye olan aracın maksimum hız değeri ise 180 km/s.

Bir önceki jenerasyonda sadece manuel şanzımanla satılan Fiesta 1.0 Ecoboost artık yeni jenerasyonunda otomatik şanzımanla satışta. Sürüş keyfinden ödün vermeyen bu şanzımanın geçişleri de oldukça başarılı ve 100 km'lik kullanımda elde ettiğim 6.2 lt yakıt tüketimi değeri de benzinli ve otomatik bir araç için ekonomik değerler sunduğunu gösteriyor. 1.0 lt hacme sahip olmasıyla çok düşük Motorlu Taşıt Vergisi sunan Fiesta, boyutlarıyla ve sunduğu motor şanzıman birlikteliği ile de şehiriçinde kullanıcısını üzmeyen bir karaktere sahip. Ülkemizde konu B segmenti olunca akla ilk gelen modellerden biri olmasıyla da Fiesta gerek satış rakamları gerek ikinci el performansı açısından oldukça başarılı bir araç ve bu başarısını da uzun yıllar sürdürecekmiş gibi görünüyor. Pek yakında crossover versiyon Fiesta Active ve sportif görünümlü ST-Line seçeneklerini de kullanmak dileğiyle.

OĞUZ ÖZDEN





car **TOP 10.**

Yenilikçi Fransız otomobilleri

Fransız otomobil üreticileri sandığınızdan daha fazla yeniliğe imza attılar. İşte en dikkat çekenleri...



1

MATRA-SIMCA RANCHO

Off-road aracın tüm tarzı, ilginç bir paketle normal yol kullanıcılarına sunuluyor. Üzerinden 40 yıl gibi uzun zaman geçse de, bugün bile hala yeni gibi görünüyor. Ama ne yazık ki sadece önden çekişliydi; hem de vinçli olan versiyon bile.



2

RENAULT AVANTIME

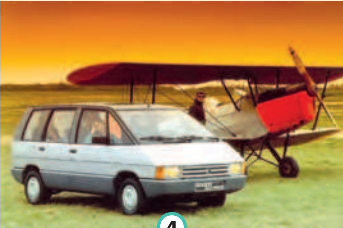
Dahiceydi ve kategorileşmeye meydan okuyordu. Espace üzerine yapılmış olsa da, aile aracı niyetiyle üretilmedi. 2001-2003 Avantime iki büyük yaratıcı kapıya sahipti. B sütunu yoktu ve kapı dört koltuğa birden açılıyordu. Arkadaki ikili, önden daha yüksekte oturuyordu.



3

CITROËN DS

Bu konudan bazen çok sık söz ediyoruz bu yüzden okuyucular ne demek istediğimizi anlamıştır: Hidropnömatik yüksekliğini kendi ayarlayan süspansiyonlar, seri üretim araçta ilk disk frenler, hidrolik direksiyon, otomatik debriyaj, fiberglas tavan, akıcı aero... 1955-1975 arasında kullanıldı. Tasarımı birkaç kez güncellendi. 1967'den itibaren hareketli ön farlara sahip oldu. Büyük ses getirmişti.



4

RENAULT ESPACE

1984 Espace, Avrupa MPV'leri arasında ilk tanınanı. Rancho'nun yerini almış gibi görünüyordu. Renault bunu daha ileriye taşıdı. Çok iyi bir fikirdi ve geniş kabiniyle ailenizi rahatça taşıyabiliyordu. İçeride de çocuklar için bolca geniş alan da sunuluyordu.



5

CITROËN 2CV

Birçok kişi için ulaşım imkanı. 1948'den itibaren satışa sunuldu. Basit, uygun fiyatlı, hava soğutmalı 2CV, anlamsız motorize bisikletlerin, atların ve at arabalarının yerini dört tekerlekli otomobilin almasını sağladı. Oldukça başarılıydı. Sürüş kalitesi ve radyal lastiğiyle işini iyi yapıyordu.



6

RENAULT 16

İlk önden çekişli aile hatchback aracı. 1965-1980 arasında üretildi. Avrupa'da büyük satış rakamları yakaladı. Modern, pratik, konforlu ve biraz da ilginçti. Ayrıca alüminyum motoru ve elektrikli soğutucu fanı vardı.



7

RENAULT 5 TURBO

Diğer R5'lerden farklıydı. Bu, 1980'den itibaren satışa sunuldu. Ortadan motorluydu ve yolda oldukça vahşiydi. Hayatına ralli aracı olarak başlattı ve Lancia Stratos'un yerine öne çıktı. Motoru 1.4 litre turbo dört silindirliydi. 160 HP üretiyordu ve arkadan itişliydi.



8

PEUGEOT 1007

Zamanının biraz ötesindeydi. Bugünlerde van tarzı kayan kapılarıyla çok sıra dışı görünmüyor ama bu araçta kayan kapılar arkada değil öndeydi. 2005'te üretilen aracın 00 rakamı isminin ortasına taşındı. 007 Bond'u hatırlatan ismi tartışma yaratsa da, tarzı çok farklıydı.



9

CITROËN TRACTION AVANT

İsminden de önden çekişli olduğu tahmin edilebilir. İlk değildi ama 1934'te geniş kitlelere bu sistemi getirmişti. Ayrı çerçeve ve gövde yerine, gövde/şasi birlikteydi. Kombinasyonu iyiydi, ağırlığı ve maliyetleri azaltılmıştı.



10

RENAULT SCENIC

Aslında bir Espace, ama daha küçük. Kağıt üzerinde dahice görünmese de, 1996'da çıkan ilk kompakt MPV showroomlarda ve yolda iyi iş çıkardı. Bir ara günde 2500 adet üretiliyordu. Büyüyerek Grand Espace oldu. O da kağıt üzerinde mantıklı görünmese de, harika bir iş çıkardı.